

Die Flotte der Crossair (5): Saab 340B Cityliner

Nicht grösser, aber besser

Der Erfolg der Saab 340 verlangte nach einem verbesserten Modell. Im Hinblick auf die erwartete Liberalisierung des Flugverkehrs in Europa prüfte Crossair Anfang 1988 diverse grössere Regionalflugzeuge als mögliche Nachfolger der Saab 340 – inklusive Jets. Bevor sich Swissair am 10. Juni 1988 mit 38 Prozent an der Crossair beteiligte, lehnte sie jedoch eine Anhebung der Limite auf 60 Sitze ab.

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

Bis Mitte März 1986 waren die gemäss dem Vertrag vom 2. Oktober 1980 zwischen Crossair und Saab-Fairchild International UK bestellten ersten zehn SF.340A (HB-AHA bis -AHK) ausgeliefert. Die ab März 1987 zur Ablieferung gelangten Modelle 340A (HB-AHL bis -AHT) waren im «Agreement for sale and purchase» mit einem Vertragsdatum vom 11. Dezember 1986 vermerkt. Als das schwedische Flugzeugwerk rund vier Jahre nach dem Erstflug des Prototyps SF.340 ein verbessertes Modell mit stärkeren Triebwerken General-Electric CT7-9B (je 1870 SHP), einer grösseren Spannweite des Leitwerks und einem erhöhten Abfluggewicht von 12'928 kg anbot, war wiederum Crossair Erstbestellerin.

Statt 25 nur 15 gekauft

Am 2. März 1988 zeigte sich die im September 1987 als Saab 340B-Prototyp umgebaute SE-ISA – sie hatte am 5. November 1983 ihren Erstflug als zweiter Prototyp der Saab 340A absolviert – anlässlich der Überführung für Testflüge in Spanien, in Basel. Die an der Luft- und Raumfahrtsschau in Farnborough vom September 1988 bekanntgegebene Bestellung von fünf Einheiten war der erste Auftrag für den Bau des Saab 340B. Crossair gab damit erneut Anstoss für die Verwirklichung der zweiten Generation des Cityliners. Gleichzeitig erhöhte sie die Zahl der Optionen auf total 20.

Nach Abschluss der Fertigung von insgesamt 159 Saab 340A liefen in Schweden die ersten Modelle der neuen Version vom Produktionsband. Bevor das erste Serienflugzeug mit Werknummer 160 am 21. April 1989 den Erstflug absolvierte, hatte Crossair im Januar eine zweite Serie von fünf Einheiten bestellt. Am 15. September übernahm Moritz Suter



Foto Hansjörg Blügg

Die dritte Saab 340B der Crossair, die HB-AKC, am 23. April 1993 auf dem Rollweg zur Piste 28 in Zürich. Sie fliegt heute noch als SE-KXG bei Nextjet.

in Linköping den ersten Saab 340B HB-AKA als 20. Cityliner und wandelte gleichzeitig fünf weitere Optionen in Festbestellungen um. Mitte August 1990 erfolgte mit der HB-AKH die Ablieferung der 200. Einheit des Modells. Bis im Frühjahr 1991 umfasste die Crossair-Flotte insgesamt 15 Saab 340B. Entgegen der ursprünglichen Absicht löste sie nicht alle vertraglich gesicherten Vorkaufsrechte ein, denn Swissair opponierte ja inzwischen nicht mehr gegen eine Erhöhung der Sitzplatzlimite...

Saab 340B für französische Tochter

Nach der erfolgreichen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Delta Air in Friedrichshafen kam der Crossair Anfang 1988 der Gedanke, die Zeit bis zur Öffnung des Marktzugangs in Europa mit der Gründung einer Tochtergesellschaft zu überbrücken, welche Verkehrsrechte ab dem französischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse ausüben könnte. Bei deren Gründung am 22. Februar 1989 beteiligte sie sich daher mit einem Drittel am Aktienkapital der elsässischen Regionalge-

sellschaft Alsavia. Ende November 1989 übernahm diese aus der ersten Serie Saab 340B der Crossair die vierte Einheit als F-GKLA. Unter Flugnummern und in Farben der Air France setzte sie das Flugzeug ab 4. Dezember auf Linien ab Mulhouse nach Amsterdam, Barcelona und Mailand ein. Nach deren Einstellung retournierte Alsavia den Cityliner Anfang April 1991 an Crossair, die ihn als 15. und letzte Einheit mit dem Kennzeichen HB-AKP in ihre Saab 340B-Flotte integrierte. Die unterschiedlichen Interessen der Hauptaktionäre Air France, Crossair und TAT führte schliesslich am 31. Juli 1993 zur Betriebseinstellung und Liquidation der Alsavia.

Südavia und Crossair Europe

Kurz nach Ablieferung der drei ersten Saab 340B übernahm die Crossair den Betrieb von zwei Einheiten desselben Modells für die Investorengruppe Alphalines S.A. in Lausanne, die sie bis zur Zertifizierung in Deutschland im Januar 1990 im schweizerischen Luftfahrzeug-

Saab 340B

Reg.	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-AKA	160	15/09/1989	03/08/2001	ex SE-F60, geleast von Sandvik Leasing AB, definitive Zulassung am 18.09.89, Eigentümer Crossair ab 23.10.92, Lease an Moldavian Airlines als ER-SGC am 03.08.01, zurück an Swiss im März 2005, an Saab als SE-F60 im März 2005, Verkauf an Loganair als G-LGNI am 04.05.05
HB-AKB	161	29/09/1989	04/04/2001	ex SE-F61, geleast von Sandvik Leasing AB, definitive Zulassung am 02.10.89, Eigentümer Crossair ab 23.10.92, Lease an Aerolitoral als XA-AEM am 04.04.01, von Swiss an Erik Thun AB verkauft im Mai 2006, Lease an Golden Air/Swedline als SE-KXH am 05.05.06, an Central Connect Airlines als OK-CCD am 15.03.07
HB-AKC	164	25/10/1989	16/01/2001	ex SE-F64, geleast von Sandvik Leasing AB, definitive Zulassung am 31.10.89, Eigentümer Crossair ab 23.10.92, Lease an Aerolitoral als XA-AAO am 16.01.01, von Swiss an Erik Thun AB verkauft im Mai 2006, Lease an Golden Air als SE-KXG am 10.02.06, an Nextjet als SE-KXG am 14.10.11
HB-AKD	173	29/12/1989	01/05/1998	ex SE-F73, geleast von Sandvik Leasing AB, definitive Zulassung am 04.01.90, Eigentümer Crossair ab 23.10.92, Lease an Crossair Europe als F-GPKD am 07.05.98, ab Juli 2004 in Basel hangariert, an Saab als SE-F73, Verkauf an Loganair als G-LGNJ am 27.05.05
HB-AKE	176	01/02/1990	02/08/2001	ex SE-F76, definitive Verkehrszulassung am 05.02.90, an Aerolitoral als XA-AFR im Juli 2001, an Golden Air als SE-KXI am 19.08.06, Eigentümer Erik Thun AB, an NextJet als SE-KXI am 23.08.10
HB-AKF	182	04/05/1990	13/10/2000	ex SE-F82, geleast von Cinderella AB, definitive Zulassung am 08.05.90, Eigentümer Nordstjernan AB ab 24.11.95, Eigentümer Cinderella Aviation Ltd ab 28.12.98, Lease an Moldavian Airlines als ER-SGB am 08.10.00, an Rex Airlines als VH-ZLX am 10.07.06
HB-AGK	185	06/04/1990	23/03/1998	ex SE-F85, definitive Verkehrszulassung am 10.04.90, Lease an Crossair Europe als F-GPKG am 27.03.98, Eigentümer Cinderella Aviation Ltd, Lease an Carpatair als YR-VGT im April 2004 geplant, nicht übernommen, als SE-F85 registriert, an Loganair als G-LGNK am 07.07.05,
HB-AKH	200	14/08/1990	11/08/2000	ex SE-E02, geleast von Cinderella AB, definitive Zulassung am 14.08.90, Eigentümer Nordstjernan AB ab 24.11.95, Eigentümer Cinderella Aviation Ltd ab 28.12.98, Lease an Carpatair als YR-VGN am 29.07.00, ab Dezember 2001 parkiert, an Rex Airlines als VH-RXQ am 07.11.05
HB-AKI	208	18/10/1990	19/04/2000	ex SE-G08, geleast von Cinderella AB, definitive Zulassung am 23.10.90, Eigentümer Nordstjernan AB ab 24.11.95, Eigentümer Cinderella Aviation Ltd ab 28.12.98, Lease an Carpatair als YR-VGM am 08.04.00, an Central Connect Airlines als OK-CCC am 01.01.06, ab Juni in 2012 in Ostrava parkiert, an Fleet Air International als HA-TVG am 19.07.15, ging nicht in Betrieb und im Juni 2016 in Ostrava verschrottet
HB-AKK	213	09/11/1990	22/08/2000	ex SE-G13, geleast von Cinderella AB, definitive Zulassung am 13.11.90, Eigentümer Nordstjernan AB ab 24.11.95, Eigentümer Cinderella Aviation Ltd ab 28.12.98, Absturz nach dem Start in Zürich bei Nassenwil am 10.01.00
HB-AKL	215	07/12/1990	30/05/2002	ex SE-G15, definitive Verkehrszulassung am 11.12.90, Lease an Nordic Airlinc als HB-AKL von Oktober bis Dezember 2000, Lease an Carpatair als YR-VGO vom 29.05.02 bis 15.09.05, an Dau Air als D-CDEO am 15.09.05, ab August 2006 ausser Betrieb, an Avitrans Nordic als SE-LJS am 16.05.07, an Nextjet am 30.08.10, Eigentümer Erik Thun AB am 27.12.13
HB-AKM	221	18/01/1991	09/04/2002	ex SE-G21, definitive Verkehrszulassung am 22.01.91, Lease an Crossair Europe als F-GPKM 08.04.02, an City Air als D-CASD am 14.11.03, an Dau Air als D-CASD am 11.03.05, ab August 2006 in Bremen parkiert, an Avitrans Nordic als SE-LJT am 18.01.07, an Nextjet am 23.08.10, Eigentümer Erik Thun AB am 23.11.13
HB-AKN	225	08/02/1991	09/04/2003	ex SE-G25, definitive Verkehrszulassung am 12.02.91, Lease an Moldavian Airlines als HB-AKN von 14.01.01 bis 20.02.03, während Lease am 01.07.02 an Swiss International Air Lines transferiert, Lease an Carpatair als YR-VGR vom 17.04.03 bis 20.06.06 von Skyways Aviation UK gekauft und an South Airlines vermietet als UR-IMX am 01.12.07, gelöscht am 25.04.16, an RAF Avia als YL-RAE am 29.12.16
HB-AKO	228	02/03/1991	11/07/2002	ex SE-G28, definitive Verkehrszulassung am 05.03.91, ab 13.11.01 in Genf parkiert, transferiert an Swiss International Air Lines am 01.07.02, Lease an Carpatair als YR-VGP am 07.07.02, an South Airlines als UR-IMS im Februar 2008, an Air Urga im März 2013, gelöscht am 25.04.16, an RAF Avia als YL-RAF am 26.10.16
HB-AKP	168	11/04/1991 18/10/2000	25/03/1997 12/04/2004	ex SE-F68, war Teil des Leasevertrags Sandvik Leasing AB - Crossair vom 22.11.89, unterverleast an Alsvia als F-GKLA vom 27.11.89 bis 04.04.91, Eigentümer Crossair ab 23.10.92, Lease an Moldavian Airlines als ER-ASA ab 25.03.97, auf ER-SGA umregistriert im März 1998, Rückgabe an Crossair am 18.10.00, Lease an Nordic Airlinc als HB-AKP vom 29.12.00 bis 10.02.03, während Lease am 01.07.02 an Swiss International Air Lines transferiert, Lease an Carpatair als HB-AKP vom 21.02.03 bis 13.02.04, als YR-VGS umregistriert am 12.04.04, Rückgabe an Swiss im Mai 2005, an Dau Air als D-CDAU am 20.07.05, an Avitrans Nordic als SE-LJR am 20.03.07, an Nextjet am 02.09.10, Verkauf an Sverigeflyg Leasing im November 2011, Lease an Sol Lineas Aereas als LV-CSK am 11.11.11, seit Januar 2016 in Rosario/Argentinien ausser Betrieb
HB-AHY	171	18/01/1990	01/05/1991	ex SE-F71, im Register eingetragen mit Alphasines SA als Eigentümer und Crossair als Halter, von Crossair für Südavia, München betrieben, an Air Exel Belgium am 16.02.90, als OO-RXM registriert am 02.05.91, ab 14.12.91 ausser Betrieb, Lease an Tatra Air als OK-UGT/OM-UGT im April 1992, an Saab als SE-KCY am 23.03.98, an Kenya Flamingo Airways als 5Y-FLB am 30.06.00, in Nairobi ab September 2008 und dann in Ostrava ab Mai 2009 parkiert, an Alandia Air als SE-KCH am 26.09.12, an Nextjet am 01.10.12
HB-AHZ	163	18/01/1990	01/02/1991	ex SE-F63, im Register eingetragen mit Alphasines SA als Eigentümer und Crossair als Halter, von Crossair für Südavia, München betrieben, an Air Exel Belgium als OO-RXL am 04.02.91, ab 14.12.91 ausser Betrieb, Lease an Tatra Air als OK-UGU/OM-UGU im August 1992, an Saab als SE-KCX am 23.03.98, an Kenya Flamingo Airways als 5Y-FLA am 02.06.00, in Nairobi ab September 2008 und in Ostrava ab Mai 2009 parkiert, Verkauf an Alandia Air, Lease an Georgian International Airlines als 4L-EUI am 23.04.10, an South Airlines als UR-IMF am 17.09.11, an Aero Jet Airlines als UR-ALC im 01.12.12

register (Kennzeichen HB-AHY und -AHZ) eintragen liess. Im Auftrag der deutschen Südavia Fluggesellschaft mbH flog Crossair mit diesen Cityliner Linien ab München und setzte sie zeitweise auf eigenen Flügen ein. Aber schon am 2. April 1990 entzog das Bundesverkehrsministerium der Südavia die Fluglizenz; die Löschung der zwei Saab 340B im HB-Register erfolgte schliesslich im Februar und Mai 1991.

Etwas mehr Erfolg als Alsavia hatte die zweite, im Januar 1997 offiziell als Europe Continental Airways (ECA) gegründete französische Tochtergesellschaft, die unter der Marke «Crossair Europe» mithelfen sollte, die Verkehrsdrehscheibe EuroCross in Basel-Mulhouse zu füttern. Nach Zustimmung der französischen Behörden erhöhte die ECA SA im Dezember ihr Kapital auf 20 Millionen französische Francs, wovon Crossair 40 Prozent übernahm. Mit zwei von der Mutter gemieteten Saab 340B – F-GPKD und F-GPKM – verband die französische Tochter ab März 1998 Mulhouse mit Malpensa sowie ab Mai mit Marseille und Venedig; im Juni eröffnete sie die Sommersaisonlinien nach Ajaccio und Gerona.

Cityliner als Mitgift

Die Ablieferung der 15 Saab 340B ermöglichte der Crossair, vier ihrer teilweise erst fünf Jahre alten Saab 340A an die deutsche Delta Air abzugeben. Ebenfalls vier konnten ab Herbst 1990 via den Eigentümer Sandvik Leasing nach Neuseeland für Air Nelson überflogen werden. Wenn sie die überzähligen Cityliner nicht verkaufen konnte, gründete Crossair neue Regionalgesellschaften und brachte ihre Beteiligung in Form eines Saab 340A und technischem Know-how ein.

Ihr 1991 auf 25 Prozent erhöhter Anteil am Kapital der schottischen Business Air bot der Crossair die Möglichkeit, dem Unternehmen mehrere der überzähligen Cityliner der ersten Generation abzutreten. Das finanzielle Engagement an der slowakischen Tatra Air blieb kurzfristig; deren Lease des ab Bratislava nach Zürich und München eingesetzten Cityliners OK-RGS war nach einem Jahr beendet.

Katastrophe mit HB-AKK

Im 20. Betriebsjahr erlitt Crossair ihr erstes Flugzeugunglück mit Todesfolgen: Am 10. Januar 2000 startete die Saab 340B HB-AKK kurz vor 18 Uhr auf Piste 28 in Zürich als CRX 498 nach Dresden. Zwei Minuten und 17 Sekunden später schlug das Flugzeug nach einer Steilspirale nach rechts auf einem offenen Feld bei Nassenwil auf. Die zehn Insassen (drei Besatzungsmitglieder und sieben Passagiere) wurden beim Aufprall tödlich verletzt. ☹



Foto Hansjörg Bürgi

Mit zwei von Crossair gemieteten Saab 340B startete Crossair Europe ab März 1998. Die F-GPKD (ex- HB-AKD) kam am 20. Juli 2002 auch nach Bern (Bild) zum Einsatz. Heute fliegt sie bei Loganair in Schottland.



Foto Hansjörg Bürgi

Auf Charterflügen waren Crossair-Saabs auch in Samedan zu sehen, so die HB-AKM am 5. Februar 2000. Sie wird heute ebenfalls von Nextjet betrieben.



Foto Archiv Daniel Ruhler

Wenig Erfolg war der deutschen Südavia 1990 beschieden, die durch Crossair betriebene Saab 340B HB-AHZ zeigte sich nur kurz in Südavia-Farben.



Foto Hansjörg Bürgi

Als einzige Saab 340B hat die HB-AKN im Jahr 2000 noch die letzte Bemalung der Crossair erhalten, hier landet sie am 22. Mai 2000 in Basel. Die lettische RAF Avia setzt sie heute noch zusammen mit der ehemaligen HB-AKO ein.