



Foto Hansjörg Bürgi

Am 21. Mai 1990 wurde der erste Fokker 50 von Crossair, die HB-IAN, für einen Promotionsflug nach Amsterdam eingesetzt.

Die Flotte der Crossair (6): Fokker 50

Lückenbüsser für Swissair

Mitte der 1980er-Jahre war das Angebot an 30-plätzig Regionalverkehrsflugzeugen nach wie vor bescheiden. Noch vor ihrer Erstbestellung des Saab 340B prüfte Crossair Anfang 1988 auch eine Anzahl grösserer wie auch schnellerer Modelle. Die Forderung des neuen Crossair-Hauptaktionärs Swissair, ab Frühling 1990 über einen 50-Plätzer zu verfügen, war kurzfristig allein mit der Fokker 50 zu erfüllen.



Foto Hansjörg Bürgi

Ein Blick in die Fokker Werkhalle im Mai 1990. Zu sehen ist auch der zweite für Crossair bestimmte Fokker 50, die HB-IAO.

Rückblick von Daniel Ruhier, Flottenliste von Markus Seiler

Kurz nach der Farnborough Air Show 1984 war der 40-sitzige DHC-8-100 C-GGPJ in Basel, Zürich und Lugano den Spitzen von Balair und Swissair vorgeführt worden. Im Frühjahr 1988 beauftragte Swissair die Balair und CTA erneut, ihr Vorschläge für den Betrieb eines nun 60-plätzig Turboprop-Flugzeugs im Regionalluftverkehr zu unterbreiten. Da sich der schwedische Flugzeughersteller Saab noch nicht für die Entwicklung einer «Stretched Version» des Cityliners entschliessen konnte, setzte Crossair eine spezielle Arbeitsgruppe ein, die das zukünftige Regionalflugzeug für die 1990er-Jahre evaluieren sollte. Sie prüfte als mögliche Nachfolger des Saab 340 ebenfalls zwei Flugzeuge mit Jet-Triebwerken auf



Auch nach Lugano kamen die 46-plätzig Fokker 50 der Crossair zum Einsatz. Die HB-IAS startet hier am 28. Juni 1992 im Tessin. Dieser Fokker fliegt heute noch im Iran.

ihre Einsatztauglichkeit im Regionalverkehr: den Canadair Challenger CL-601RJ sowie den Shorts Jet Commuter FJX. Beide existierten erst auf dem Papier; das Projekt des letzteren wurde nach Übernahme von Shorts durch Bombardier eingestellt.

Swissair-Einfluss verstärkt

Nachdem die Generalversammlung am 10. Juni 1988 die Verdoppelung des Crossair-Aktienkapitals von 80 auf 160 Millionen Franken genehmigt hatte, wollte die neu mit rund 40 Prozent beteiligte Swissair bei der geplanten Beschaffung grösserer Flugzeuge mitreden. Die Crossair-Arbeitsgruppe evaluierte nebst den erwähnten Düsenflugzeugtypen ebenfalls das inzwischen angekündigte Projekt des gestreckten Saab 340-500 Euroliner, sowie die zweimotorigen Turboprops DHC Dash 8-300, Aérospatiale/Aeritalia ATR-42 und ATR-72 sowie Fokker 50. Letzterer wurde der Crossair am 16. September 1988 von den Fokker-Werken mit dem später an Scandinavian Airlines System SAS vermieteten PH-JHD auf dem EuroAirport und anschliessend der Swissair in Zürich vorgestellt.

Als Erstbestellerin der zwei zuletzt beschafften Modelle Saab 340 und Metroliner III hatte Crossair die Risiken verspäteter Ablieferung und Kinderkrankheiten zur Genüge erfahren können. Trotzdem gab Moritz Suter an der Farnborough Air Show im September 1988 bekannt, bei einem allfälligen Go-ahead den Saab 340-500 Euroliner für 54 Passagiere zu bestellen. Am 15. Dezember unterzeichnete Crossair – erneut als Launching Carrier – einen Vorvertrag über 25 Festbestellungen und 25 Optionen für das als Saab 2000 vermark-

tete Modell, deren Ablieferung im 1. Halbjahr 1993 beginnen sollte.

Da Swissair jedoch von Crossair verlangte, dass diese ab Frühjahr 1990 in ihrem Auftrag diverse schwächer frequentierte Linien mit einem 50-Plätzer bedienen konnte, musste eine Zwischenlösung her, um die Zeit bis zur Ablieferung des Saab 2000 zu überbrücken. Mit Ausnahme des Fokker 50 und des von Crossair favorisierten DHC-8-300 kamen die übrigen evaluierten Typen kaum in Frage, weil deren Einsatz nicht auf den von Swissair vorgegebenen Termin möglich war. Der kanadische Hersteller war allerdings nicht bereit, eine Zusage für den Rückkauf des Dash-8 nach fünf Jahren Betrieb abzugeben, womit Swissair ihren Favoriten Fokker 50 durchsetzen konnte.

Historische Bindungen zu Fokker

Im Gründungsjahr 1931 übernahm Swissair von Balair und Ad Astra sechs dreimotorige Fokker F.VIb-3m sowie den heute als HB-LBO im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellten einmotorigen F.VIIa, und beschaffte zwei weitere gebrauchte Einheiten der Dreimotorigen. Als Lizenznehmer von Douglas lieferte ihr Fokker ab Dezember 1934 fünf DC-2 und ab Juni 1937 bis Kriegsausbruch fünf Douglas DC-3, welche sie nach dem Seetransport aus den Vereinigten Staaten in Holland zusammenbaute. Bei Kriegsende rüstete Fokker der Swissair zwei C-47B Dakota aus U.S.-Beständen als Passagierflugzeuge um. Für die ab Mitte 1965 von Balair in ihrem Auftrag durchgeführten Inlandflüge beschaffte Swissair drei Fokker F-27, und Mitte 1984 bestellte sie schliesslich als Erstkunde den Regionaljet Fokker 100. Die mit beinahe einjähriger Verspätung ab

März 1988 an Swissair gelieferten acht Fokker 100 belasteten das Herstellerwerk mit einer Konventionalstrafe von zehn Millionen Franken. Da CTA im Herbst 1986 die bereits erprobte MD-87 anstelle der Fokker 100ER als Caravelle-Ersatz wählte, war die Umwandlung der angemeldeten sechs Optionen der Swissair in Festbestellungen fraglich geworden. Ende 1988 liess sie daher verlauten, man werde für Crossair sechs Fokker 50 kaufen. Am 15. März 1989 unterzeichnete Crossair den Kaufvertrag für fünf Fokker 50, worin der holländische Hersteller mit Blick auf die 1995 geplante Ablösung mit Nummern 6 bis 10 des Saab 2000 eine Rückkaufverpflichtung abgab. Ende Februar 1990 stimmte der Swissair-Verwaltungsrat schliesslich doch noch der Beschaffung von zwei zusätzlichen Einheiten sowie der technischen Nachrüstung der Fokker 100 Flotte zu.

Grösser, aber nicht schneller

Fokker entschied bereits im November 1983 gleichzeitig zwei neue Flugzeuge zu entwickeln: während das Modell 100 den F-28 Fellowship ablöste, wurde das Modell 50 auf der Basis des früheren F-27 Mark 500 entwickelt. Der erste aus der Friendship-Zelle mit Werknummer 10685 gebaute Prototyp absolvierte den Erstflug am 28. Dezember 1985. Über ein Jahr nachdem der letzte F-27-500 vom Fabrikationsband gerollt war, erfolgte die Typenzulassung des Nachfolge-Modells Fokker 50. Als Erstkunde neben der australischen Ansett Airlines erhielt die DLT Luftverkehrsgesellschaft GmbH ihr erstes Flugzeug Anfang August 1987.

Erstmals setzte Crossair einen Fokker 50 an den «Giornata dell'aviazione» in Lugano



Foto bsl-mih-planes.net/Pascal van der Walle

Am 12. Februar 1995 zeigt sich die HB-IAN in Basel mit grossen UNO-Titeln. Sie ersetzte temporär die Fokker F-27 HB-AAZ im Nahen Osten.

von September 1989 und der gleichzeitig vor Ort stattfindenden Jahrestagung der European Regional Airlines ERA ein; sie mietete dafür von Fokker/DLT die PH-DLT für Publikumsflüge. Den ersten eigenen Fokker 50 erhielt sie am 8. Mai 1990. Die weiteren Flugzeuge trafen in Abständen von etwa drei Monaten ein,

so dass die Flotte von fünf Einheiten Anfang Juli 1991 komplett war. Für Werbezwecke liess Fokker das zweite und das letzte Flugzeug für Crossair zuerst im holländischen Register eintragen; als PH-LMT und PH-RRF waren diese im September 1990 in Farnborough und im Juni 1991 in Le Bourget präsent.

Die Kabine der Crossair-Version verfügte über 46 Fluggastplätze. Die von zwei von Pratt & Whitney Canada PW125B Turboprop-Triebwerken angetriebenen Sechsstab-Propeller verliehen dem Fokker 50 eine Reisegeschwindigkeit von 530 km/h; der Saab 2000 sollte rund 660 km/h erreichen.

Fokker 50 (F27 Mk 050)

Reg.	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IAN	20182	08/05/1990	11/05/1995	ex PH-EXH, an Fokker und als PH-FZE registriert am 17.05.95, an TAM Brasil als PT-MLA am 20.10.95, an Denim Air/Air Nostrum als PH-FZE am 25.02.00 geleast von DASA Aircraft Finance BV, an Air Nostrum als EC-HUB am 13.03.01, zurück an Denim Air als PH-FZE am 08.10.02, aber weiter im Einsatz für Air Nostrum, Landeunfall in Melilla am 17.01.03 und abgeschrieben
HB-IAO	20192	14/09/1990	01/06/1995	ex PH-EXO/PH-LMT, an Fokker und als PH-LMT registriert am 09.06.95, an TAM Brasil als PT-MLB vom 13.11.95 bis 17.04.00, an Denim Air/Air Nostrum als PH-LMT am 04.05.00 geleast von DASA Aircraft Finance BV, an Air Nostrum als EC-HYJ am 09.07.01, zurück an Denim Air als PH-LMT am 07.10.02, aber weiter im Einsatz für Air Nostrum bis Juli 2004, Eigentümer AeroCentury Corp ab 27.01.06, Lease an VLM von Februar bis September 2007, Lease an Arik Air Nigeria als PH-LMT vom 05.09.07 bis 30.11.09, Verkauf an SAMCO Aircraft Maintenance am 01.10.10, Lease an Travel Air als P2-TAF vom 04.08.11 bis Juli 2015, am 16.07.15 wieder als PH-LMT registriert, an Skyward International Airlines als 5Y-SMZ am 10.09.15
HB-IAP	20202	19/12/1990	22/06/1995	ex PH-EXL, an Fokker und als PH-FZG registriert am 26.06.95, an TAM Brasil als PT-MLC vom 17.11.95 bis 24.03.00, Verkauf an DASA Aircraft Finance BV und Lease an Denim Air/Air Nostrum als PH-FZG am 10.04.00, an Air Nostrum als EC-HZA am 26.07.01, zurück an Denim Air als PH-FZG am 18.12.02, aber weiter im Einsatz für Air Nostrum bis Juli 2004, Wetlease von Denim an Air Senegal International vom 16.12.05 bis August 2006 (Eigentümer AeroCentury Corp ab 27.01.06), dann Wetlease an VLM, Arik Air, Wideroe und OLT zwischen Oktober 2006 und November 2008, Verkauf an SAMCO Aircraft Maintenance als PH-FZG am 01.10.10, Lease an Travel Air als P2-TAE vom 04.08.11 bis 18.03.16, an Skyward International Airlines als 5Y-SMQ am 13.09.16
HB-IAR	20210	20/03/1991	14/07/1995	ex PH-EXB, an Fokker und als PH-FZH registriert am 19.07.95, an TAM Brasil als PT-MLD vom 16.12.95 bis 18.07.00, Verkauf an DASA Aircraft Finance BV und Lease an Denim Air/Air Nostrum als PH-FZH am 07.08.00, an Air Nostrum als EC-IAD am 05.10.01, zurück an Denim Air als PH-FZH am 28.10.02 (Eigentümer Volito Commuter KB), aber weiter im Einsatz für Air Nostrum bis Juli 2004, zurück an Denim und Wetlease an UNHCR, Norwegian Air Force, Air One, Wideroe und Arik Air zwischen Oktober 2006 und Januar 2010, von Volito Commuter an SAMCO Aircraft Maintenance BV verleast vom 20.09.10 bis 06.10.10, an Volito Commuter als SE-MEI am 28.12.10, Lease an Skyways Express vom 14.11.11 bis 06.09.12, Lease an Aero Mongolia als JU-8250 am 26.09.12
HB-IAS	20220	01/07/1991	31/08/1995	ex PH-EXS/PH-RRF, an Fokker und als PH-RRF registriert am 04.09.95, an TAM Brasil als PT-MLE vom 21.12.95 bis 07.06.00, Verkauf an DASA Aircraft Finance BV und Lease an Air Nostrum als EC-HNS am 17.06.00, Lease an Denim Air als PH-RRF am 30.10.02, aber weiter im Einsatz für Air Nostrum bis Januar 2005, an Naft Airlines als EP-NFT am 24.02.06, Namenswechsel auf Karun Airlines im August 2017
PH-DLT	20117			von Crossair Anfang September 1989 für Rundflüge an den «Giornata Aviazione» und ERA-Jahreskonferenz in Lugano von DLT gemietet.

FLOTTE