

## Die Flotte der Crossair (7): British Aerospace 146/RJ85

# Mini-Jumbo für Lugano



Foto ETHZ/Bildarchiv Stiftung Luftbild Schweiz

Nach der Atlantiküberquerung landete der erste BAe 146-200A HB-IXB der Crossair am 17. Mai 1990 abends in Basel, mit der Aufschrift «Il folletto silenzioso di Lugano» (der lautlose Kobold von Lugano).

**Bereits Anfang 1988 prüfte Crossair Jets als mögliche Nachfolger des Saab 340. Das Passagierwachstum auf einigen Regionallinien sowie die limitierte Infrastruktur in Lugano und Bern verlangten nach einem STOL-Flugzeug. Die Ende 1989 beschlossene Beschaffung des British Aerospace BAe 146 leitete in der Schweiz einen 27 Jahre dauernden Einsatz ein, der erst Mitte 2017 ein Ende fand.**

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

Der 1973 bei Hawker Siddeley getroffene Entscheidung zum Bau des vierstrahligen STOL-Verkehrsflugzeugs H.S.146 weckte damals auf Flugplätzen mit zu kurzer Piste grosse Hoffnungen, künftig mit Jets am Luftverkehr teilhaben zu können. Der damalige Swissair-Planungschef und spätere Direktor des Flughafens Bern-Belp, Roger Zahnd, stellte jedoch in Abrede, dass die nationale Fluggesellschaft «jemals einen Flugzeugtyp beschaffe, der die fehlende Startbahnlänge mit Hilfe zusätzlicher Triebwerke auch noch mitbefördern müsse».

### Schwierige Geburt der BAe 146

Der später bei Crossair als «Jumbolino» (oder «Tschumpeli») bezeichnete Vierstrahler hatte eine schwierige Geburt: Die Wirtschaftskrise

Mitte der 1970er-Jahre mit steigenden Treibstoffkosten stellten die Marktchancen für ein düsengetriebenes Zubringerflugzeug in Frage, worauf die private Hawker Siddeley die Entwicklung abbrach. Erst 1978 nahm die staatliche British Aerospace (BAe) das Projekt wieder auf. Der Erstflug der 146-100 fand am 3. September 1981 statt, und ab 23. Mai 1983 setzte die englische Dan-Air (Davies and Newman) den Flugzeugtyp täglich im Linienverkehr ab London-Gatwick nach Bern-Belp und Dublin ein. Fast gleichzeitig führte die amerikanische Fluggesellschaft Air Wisconsin – oft als Vorbild der Crossair bezeichnet – als Launch Customer das grössere Modell 146-200 ein.

Bereits Ende 1988 hatte Crossair die Idee, von Air Wisconsin sechs gebrauchte BAe 146-200A zu beschaffen, welche der amerikanischen Regionalcarrier mit dem grösseren Modell -300 abzulösen plante. Die gültige Konzession erlaubte ihr jedoch erst, Flugzeu-

ge mit maximal 40 Sitzen zu betreiben, und die seit Juni 1988 beteiligte Swissair erwartete nur, dass Crossair für ihre verkehrsschwächeren Strecken einen 50-Plätzer betreibe, wofür sie den Fokker 50 favorisierte (siehe SkyNews.ch 12/2017). Ende Oktober 1989 erhöhte das Verkehrsdepartement mit Zustimmung der Eidgenössischen Luftfahrtkommission das zulässige Fassungsvermögen künftiger Crossair-Flugzeuge auf 60 Fluggäste und 30 Tonnen Höchstabfluggewicht – der nächste Schritt zur Steigerung der Flugzeuggrösse konnte anvisiert werden.

Noch bevor Crossair ihr erstes Düsenflugzeug bestellte, schrieben die SBB dem BAZL, die Absicht zur Beschaffung eines Flugzeugs von mehr als 100 Sitzplätzen – kurz nach Erhöhung der Kapazitätsgrenze auf 60 Sitze – könne nicht unwidersprochen bleiben. Sie erinnerten daran, dass die im Regionalluftverkehr der Schweiz bereitgestellte Sitzplatzkapazität in-

## British Aerospace BAe 146/Avro RJ85

Reg.	Typ	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IXB	146-200A	E2036	15/05/1990	26/11/1994	ex N355PS/N175US, gekauft von USAir Leasing and Services Inc am 11.05.90, definitive Verkehrszulassung am 10.06.90, Sale/Leaseback mit BAe am 25.06.93, Lease an Business Air als HB-IXB am 16.08.93, umregistriert auf G-GNTZ am 26.11.94, Lease an British Regional Airlines am 21.04.98, Lease an British Midland Regional als G-CLHB am 31.03.00, Kauf von British Regional Airlines als G-GNTZ am 08.02.02, Lease an British Airways Connect am 24.12.02, Verkauf an Flybe am 19.04.07, ab August 2008 in Exeter ausser Betrieb, gelöscht am 03.03.09 und im Oktober 2010 verschrottet
HB-IXC	146-200A	E2072	14/06/1990	15/12/1993	ex G-5-072/G-BNJI/N366PS/N190US, gekauft von USAir Leasing and Services Inc am 13.06.90, definitive Verkehrszulassung am 05.07.90, Sale/Leaseback mit BAe am 02.06.93, Rückgabe an BAe als G-BNJI am 15.12.93, Lease an Cityjet als EI-CTY am 08.01.94, zurück an BAe als G-BNJI am 19.07.96, an National Jet Systems als VH-NJQ am 25.09.96, an Hemus Air als LZ-HBA am 30.04.04, Sublease an Blue Air am 12.11.06, seit Mai 2014 in Sofia ausser Betrieb
HB-IXD	146-200A	E2073	13/08/1990	01/12/1993	ex G-5-073/N367PS/N191US, gekauft von USAir Leasing and Services Inc am 13.08.90, definitive Verkehrszulassung am 30.08.90, Sale/Leaseback mit BAe am 23.04.93, Rückgabe an BAe als G-BVJV am 03.12.93, Lease an Cityjet als EI-JET am 23.12.93, zurück an BAe als G-BVJV am 25.06.96, an National Jet Systems als VH-NJU am 20.09.96, an Hemus Air als LZ-HBB am 30.04.04, Sublease an Bulgaria Air am 23.01.11, seit Mai 2014 in Sofia ausser Betrieb
HB-IXY	146-300	E3163	31/03/1994	31/01/1996	ex G-BTJG/EC-876/EC-FIU/G-BTJG, geleast von Celaeno Leasing International Co Ltd, Tokyo, definitive Verkehrszulassung am 31.03.94, Rückgabe an Trident Aviation Leasing Services (Jersey) Ltd als G-BTJG am 22.02.96, Lease an Eurowings als D-AEWA am 21.03.96, zurück an Trident als G-BTJG am 01.04.10, gelöscht am 20.12.11, im Februar 2012 in Southend verschrottet
HB-IXZ	146-300	E3118	18/09/1991	22/03/1996	ex G-6-118/G-OAJF, geleast von Trident Aviation Leasing Services (Jersey) Ltd, definitive Verkehrszulassung am 23.09.91, Rückgabe an Trident Aviation Leasing Services (Jersey) Ltd als G-OAJF am 22.03.96, Lease an Eurowings als D-AQUA am 22.04.96, zurück an Trident als G-OAJF am 20.05.10, an African Airline Investments als ZS-SOU am 13.07.10, Lease an Fly Tanzania als 5H-MUK im Juli 2013, umregistriert als 5H-FTZ im Oktober 2013, an Sky Aviation als 5H-FTZ am 09.11.15, ausser Betrieb und gelöscht am 28.11.16
HB-IXF	RJ85	E2226	23/04/1993	28/06/2007	ex G-6-226/G-CROS, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, verkauft an Transwede Airways als SE-DJO am 20.07.07, verleast an SAS von September 2007 bis Januar 2010, verleast an Malmö Aviation von Januar bis Dezember 2010, an Braathens Regional am 29.02.16
HB-IXG	RJ85	E2231	13/05/1993	09/05/2007	ex G-6-231, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, Sale/Leaseback mit Kalidas Grundstücks GmbH vom 19.12.02 bis 29.01.04, verkauft an Transwede Airways als SE-DJN am 10.05.07, verleast an SAS von September 2007 bis September 2008, verleast an Malmö Aviation ab April 2009, an Braathens Regional am 29.02.16
HB-IXH	RJ85	E2233	26/06/1993	21/11/2007	ex G-6-233/G-XARJ, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, verkauft an Atlantic Airways als OY-RCE am 21.11.07, verleast an SAS von November 2007 bis April 2009, an Aerovias DAP als CC-AJS am 03.06.13
HB-IXK	RJ85	E2235	09/07/1993	26/09/2007	ex G-6-235/G-XAIR, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, Sale/Leaseback mit Kalidas Grundstücksges mbH vom 19.12.02 bis 29.01.04, verkauft an Atlantic Airways als OY-RCD am 19.10.07, an North Cariboo Air am 11.12.13, keine C-Registration zugeteilt, als Ersatzteilspender abgewrackt; vorderes Rumpfteile als Cabin Trainer eingerichtet
HB-IXL	RJ85		(16.05.1995)		Kennzeichen am 16.05.95 reserviert, Option zur Ablieferung im Juli 1996 wurde nicht eingelöst

nerter kürzester Zeit stark gesteigert worden sei (1979 auf 30 Sitze, 1983 auf 40, 1989 auf 60 und 1990 gar auf 100 Sitze?). Der Einsatz grösseren Geräts im innerschweizerischen Verkehr würde die Aufrechterhaltung des dichten Inter-city-Fahrplans in Frage stellen, weshalb sie beantragte, auf eine Konzessionserteilung für den Einsatz von Fluggeräten mit Kapazitäten von 100 oder mehr Plätzen im Regionalflugverkehr zu verzichten.

### Der erste Crossair-Jet-Airliner

Die Verkehrsentwicklung auf den schon zehn Jahre betriebenen Crossair-Strecken ab Lugano verlangte nach grösseren Flugzeugen, weil die Kapazitäts- und Lärmbelastungsgrenzen auf dem kleinen Flugplatz Agno beinahe ausgeschöpft waren. Wegen den konkurrenzlosen



Foto Hansjörg Bürgi

Von Mitte August 1993 bis im November 1994 verleaste Crossair ihren ersten BAe 146-200 HB-IXB an Business Air, welche zwischen Frankfurt und London-City im Codeshare mit Luft-hansa verkehrte.



Steilflug- und Kurzstarteigenschaften sowie den geringen Lärmemissionen war der als «Flüsterjet» bekannte BAe 146 für die kurzen Pisten der Flugplätze Lugano und Bern geradezu das ideale Flugzeug.

Am 27. Januar 1990 gab der Crossair-Verwaltungsrat grünes Licht für den Kauf von vier fabrikneuen BAe 146-200 und die Aufnahme von weiteren acht Optionen für den britischen Regionaljet. Da diese erst 1992 zur Ablieferung gelangten, beschloss er gleichzeitig, von der amerikanischen Fluggesellschaft USAir drei gebrauchte BAe 146-200A zu erwerben. In der zehnjährigen Geschichte der Crossair war dies eine doppelte Premiere: Das erste Düsenverkehrsflugzeug und erstmals Occasionen! Dass das BAZL im HB-Register den Crossair-Jets die Buchstabenreihe «.X.» (Cross) zuteilte, war wohl nicht ganz zufällig...

Nach einem «Low-Pass» über der Piste 16 landete der «Jumbolino» HB-IXB im Anschluss an die erste viermotorige Atlantiküberquerung der Crossair am 17. Mai 1990 abends in Basel, wo er von einer grossen Zuschauermenge empfangen wurde. Der schon in den USA aufgemalte Name «Il folletto silenzioso di Lugano» wurde nach der Ankunft wieder entfernt, gleich wie «De Flüsterjet vo Zueri» auf der einen Monat später eingetroffenen HB-IXC.

## Verfrüht – beinahe 100 Plätze

Die Übernahme der drei Jumbolinos mit 82 Passagierplätzen sprengte die bisherige Konzessionsauflage, im Regionalluftverkehr maximal 60 Sitze anzubieten. Als Crossair Ende März 1991 nach dem Swissair-Rückzug die Strecke Basel-Paris übernahm, setzte sie nach anfänglichem Einsatz von Saab 340 ab 24. September den gemieteten BAe 146-300 HB-IXZ mit 92 Plätzen ein. Die drei täglichen



Foto Foto ETH-Z/Bildarchiv Stiftung Luribild

*Noch als G-CROS registriert, präsentierte sich im Frühjahr 1993 der erste RJ85 in den neuen Crossair-Farben. Er ging als HB-IXF in Dienst und flog bis im Januar 2010 bei Swiss. Heute setzt ihn Braathens Regional ein.*

Frequenzen bedienten in Konkurrenz zu Air Inter den Flughafen Charles de Gaulle. Wegen der verspäteten Ablieferung der bereits 1989 bestellten Saab 2000 mietete Crossair Ende März 1994 eine zweite BAe 146-300, die HB-IXY. Beide Mietflugzeuge wurden im ersten Quartal 1996 retourniert.

## Verspätet – aber besseres Modell

Die Ablieferung der vier neuen BAe 146-200 war ursprünglich zwischen Oktober 1992 und März 1993 vorgesehen. Neu produzierte die British Aerospace Tochterfirma Avro International Aerospace die nun Avro RJ (für Regional Jet) genannte Typenreihe in Woodford. Gegenüber dem ursprünglichen BAe-Modell erhielten die RJ stärkere und leisere Triebwerke vom Typ Textron Lycoming LF507 sowie ein moderneres mit EFIS bestücktes Cockpit. Der Erstflug der RJ85 erfolgte am 23. März 1992. Crossair

war die erste Fluggesellschaft, die das Muster RJ85 in Betrieb nahm – ihre vier Einheiten kamen zwischen Ende April und Anfang Juli 1993 zur Ablieferung.

## Die Ersten in London City

Nachdem die Piste des 1987 auf dem Gelände der früheren Londoner Docks eröffneten City Airport die notwendige Verlängerung erhalten hatte, flog Crossair ab März 1992 als erste Fluggesellschaft mit dem BAe 146-200 auf den STOL-Port. Auf die dreimal täglichen Linienflüge ab Zürich folgte im Winterflugplan 1994 ebenfalls eine Verbindung mit Genf. Seit August 1993 setzte auch die schottische Business Air, an welcher Crossair rund 40 Prozent des Aktienkapitals hielt, die gemietete HB-IXB als «Bank Express» zwischen Frankfurt und London City ein – im Codeshare mit Lufthansa. +



Foto François Hug

*Der interessante Flottenmix von Crossair im Januar 1991: Fokker 50, Saab 340, BAe 146-200 und ein Metroliner in Basel.*