

Die Flotte der Crossair (8): British Aerospace 146/Avro RJ100

Briten statt Holländer

Foto Hansjörg Bürgi



Der von Crossair im August 1996 übernommene Avro RJ100 HB-IXM am 19. April 1999 bei der Landung in Zürich. Zweieinhalb Jahre später stürzte er während eines VOR/DME-Anfluges auf die Piste 28 bei Bassersdorf ab.

Kurz nach dem Avro RJ85 startete der RJ100 – Nachfolger des BAe 146-300 – Mitte Mai 1992 zu seinem Erstflug. Crossair setzte bereits ab Herbst 1991 sowie ab Frühling 1994 zwei gemietete BAe 146-300 ein (siehe SkyNews.ch 01/2018). Für den moderneren RJ100 vereinbarte sie Ende März 1995 mit Avro International Aerospace einen Kaufvertrag über zwölf Einheiten sowie eine Kaufabsicht für weitere zwölf. So wurden bei Swissair die Fokker 100 abgelöst.

Rückblick von Daniel Ruhier, Flottenliste von Markus Seiler

Nach den bereits ab Mai 1983 zur Ablieferung gelangten Typen 146-100 und 146-200 baute British Aerospace vier Jahre später nochmals ein grösseres Modell des vierstrahligen Kurzstreckenflugzeugs. Mit zwei eingefügten Rumpfssegmenten und der Verstärkung des Flügels am Prototyp Serie 100 G-SSSH entstand das auf 31 Meter verlängerte Muster der Serie 300 G-LUXE, das am 1. Mai 1987 zum Erstflug abhob. Wiederum war Dan-Air die erste Fluggesellschaft, die das grösste Muster ab 1989 auch in die Schweiz einsetzte – mit reduzierter Besetzung der 109 Sitze sogar auf die damals nur 1310 Meter lange Belpmoos-Piste.

gesellschaft USAir Mitte 1990 mietete Crossair bereits ab September 1991 via Trident Aviation Leasing Services (Jersey) Ltd. die erste Produktionseinheit des Modells BAe 146-300 HB-IXZ, ex G-OAJF. Im Anschluss an die im Sommer 1993 als Erstkunde erhaltenen vier

neuen RJ85 wollte Crossair wegen Lieferverzögerung ihrer Saab 2000 eigentlich zwei zusätzliche ex-Meridiana BAe 146-300 mieten. Opposition seitens Swissair-Piloten erlaubte jedoch nur den temporären Einsatz der HB-IXY (siehe SkyNews.ch 01/2018).



Foto Hansjörg Bürgi

100-Plätzer an Crossair

Nach der Übernahme der drei BAe 146-200A als Occasionen von der amerikanischen Flug-

Der RJ100 HB-IXX, hier am 10. März 1996 in Genf, flog nach seiner Zeit bei Crossair bei Swiss weiter. Ende September wurde er zur Verschrottung nach Kemble überflogen, der Vorderrumpf soll heute als «Ferienhaus» dienen.

Avro RJ100

| Reg. | Typ | c/n | Eintragung | Löschung | Bemerkungen |
|--------|-------|-------|------------|------------|--|
| HB-IXM | RJ100 | E3291 | 23/08/1996 | 12/04/2002 | ex G-6-291, Absturz in Bassersdorf am 24.11.01 |
| HB-IXN | RJ100 | E3286 | 22/07/1996 | 11/02/2015 | ex G-6-286, Sale/Leaseback mit Consto Mobilien-Verwaltungsges mbH am 30.06.98, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 30.06.06, Überflug Zürich-Kemle am 06.01.15 zur Verschrottung |
| HB-IXO | RJ100 | E3284 | 24/05/1996 | 05/04/2017 | ex G-6-284, Sale/Leaseback mit Kulan Mobilien-Verwaltungsges mbH am 22.12.97, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 27.06.06, Überflug von Zürich nach Summerside/Kanada am 28./29.03.17, verkauft an Tronos Ltd, an Tronosjet Maintenance Inc als G-CKNP am 20.09.17, gelöscht am 13.12.17 und als T7-IXO registriert |
| HB-IXP | RJ100 | E3283 | 24/04/1996 | 22/12/2016 | ex G-6-283, Sale/Leaseback mit Kulan Mobilien-Verwaltungsges mbH am 25.09.96, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 27.03.06, Überflug Zürich-Cranfield am 20.12.16, verkauft an Tronos Ltd als T7-IXP, Lease an Aerovias DAP als CC-ARO ex Cranfield am 28.12.16 |
| HB-IXQ | RJ100 | E3282 | 27/03/1996 | 26/08/2016 | ex G-6-282, Sale/Leaseback mit Kulan Mobilien-Verwaltungsges mbH am 25.09.96, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 27.03.06, Überflug von Zürich nach Summerside/Kanada am 23./24.08.16, verkauft an Tronos Ltd, Lease an BVI Airways als VP-LOS am 23.10.16 |
| HB-IXR | RJ100 | E3281 | 29/02/1996 | 13/01/2015 | ex G-6-281, Sale/Leaseback mit Kulan Mobilien-Verwaltungsges mbH am 26.06.98, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 27.03.06, Überflug Zürich-Kemle am 02.12.14 zur Verschrottung |
| HB-IXS | RJ100 | E3280 | 08/02/1996 | 19/10/2016 | ex G-6-280, Sale/Leaseback mit Moewe Verwaltungsges mbH am 12.02.96, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 14.02.06, verkauft an Tronos Ltd als T7-IXS, Überflug von Zürich nach Punta Arenas via St Helena vom 20.-25.10.16, Lease an Aerovias DAP als CC-ARN am 03.01.17 |
| HB-IXT | RJ100 | E3259 | 21/12/1995 | 21/07/2017 | ex G-6-259/G-BVYS, Lease von Moewe Verwaltungsges mbH am 12.02.96 und von Harpalus Verwaltungsges mbH ab 22.06.96, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 22.12.05, Überflug von Zürich nach Summerside/Kanada am 17./18.07.17, verkauft an Tronos Ltd, an Tronosjet Maintenance Inc als G-BVYS am 20.09.17 und als T7-IXT umregistriert am 02.11.17, an Royal Air Charter Services als RP-C8962 |
| HB-IXU | RJ100 | E3276 | 20/12/1995 | 24/11/2016 | ex G-6-276, Lease von Melik Mobilien-Verwaltungsges mbH am 22.12.95, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 24.06.05, Überflug von Zürich nach Summerside/Kanada am 21./22.11.16, verkauft an Tronos Ltd, an Tronosjet Maintenance Inc als C-FULP am 22.06.17 |
| HB-IXV | RJ100 | E3274 | 01/12/1995 | 14/10/2016 | ex G-6-274, Lease von Laurus Mobilien-Verwaltungsges mbH am 22.12.95, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 01.11.05, Überflug von Zürich nach Summerside/Kanada am 12./13.10.16, verkauft an Tronos Ltd, Lease an BVI Airways als VP-LWW am 01.03.17 |
| IB-IXW | RJ100 | E3272 | 01/11/1995 | 13/08/2015 | ex G-6-272, Lease von Lakuna Mobilien-Verwaltungsges mbH am 30.11.95, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 03.06.05, Überflug Zürich-Kemle am 30.07.15 zur Verschrottung |
| HB-IXX | RJ100 | E3262 | 19/10/1995 | 09/10/2015 | ex G-6-262, Sale/Leaseback mit Metra Mobilienverwaltungsges mbH am 30.11.95, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 03.06.05, Überflug Zürich-Kemle am 29.09.15 zur Verschrottung, Vorderrumpf fand als „Ferienhaus“ Verwendung |
| HB-IYW | RJ100 | E3359 | 08/10/1999 | 16/06/2017 | ex G-6-359, Lease von Kevin Ltd., Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 10.12.04, Überflug von Zürich nach Summerside/Kanada am 12./13.06.17, verkauft an Tronos Ltd, an Tronosjet Maintenance Inc als C-FXQJ am 11.08.17, gelöscht am 29.09.17, als G-CKRG von Tronosjet Maintenance am 04.10.17 registriert, an Summit Air als L-GZRJ am 11.01.18 |
| HB-IYX | RJ100 | E3357 | 06/09/1999 | 24/10/2005 | ex G-6-357, Lease von Kevin Ltd., Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 10.12.04, verkauft an Atlantic Airways als OY-RCC am 25.10.05, an Malmö Aviation als SE-RJL am 26.08.14 und an Braathens Regional am 29.02.16 |
| HB-IYY | RJ100 | E3339 | 21/12/1998 | 24/04/2017 | ex G-6-339, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, verkauft an Tronos Ltd als T7-IYY, Überflug Zürich-Santiago de Chile vom 25. bis 27.04.17, Lease an Aerovias DAP als CC-ATI |
| HB-IYZ | RJ100 | E3338 | 23/11/1998 | 02/10/2017 | ex G-6-338, Namenswechsel von Crossair auf Swiss am 01.07.02, letzter Swiss RJ100 Linienflug am 14.08.17, Überflug Zürich-Cranfield am 26.09.17, verkauft an Tronos Ltd., an Royal Air Charter Service als RP-C8990 am 03.10.17 |

FLOTTE

Als Folge der 1994 erlangten Aktienmehrheit an Crossair entschied der Swissair-Verwaltungsrat Anfang März 1995, diese mit dem Betrieb der Flugzeuge bis 100 Plätze zu beauftragen. Bereits zwei Jahre früher war die Abtretung der Fokker 100 zur Diskussion gestellt worden, wovon Swissair 1988 acht Exemplare und zwei letzte im Frühling 1992 beschafft hatte. Im Interesse eines Abbaus der Typenvielfalt wurde jedoch entschieden, die Regionaljet-Flotte auf ein Flugzeugmuster zu reduzieren. Da Crossair bereits vier eigene Avro RJ85

sowie zwei gemietete BAe 146-300 einsetzte, fiel die Wahl auf den Avro RJ100. Dessen Prototyp hatte seinen Erstflug bereits am 13. Mai 1992 als Avro RJ100 G-OIII absolviert.

Deal or no deal ?

Am 29. März 1995 stimmte der Swissair-Verwaltungsrat der Beschaffung von zwölf Avro RJ100 als Ersatz für die Fokker 100-Flotte zu. In einem am Folgetag unterzeichneten Memorandum verpflichtete sich Crossair, mit Avro In-

ternational Aerospace den Kauf von zwölf Avro RJ100 und eine Option über weitere zwölf Avro RJ100 zu vereinbaren. Gleichzeitig muss Avro mit Swissair den Eintauch ihrer zehn Fokker 100 vereinbart haben – jeweils nach Ablieferung eines RJ100 an Crossair übernahm British Aerospace Asset Management von Swissair in gleichmässigen Abständen deren Fokker 100, die sie anschliessend weitervermietete.

Mitte April 1995 bestätigte das BAZL der Crossair die Kennzeichenreservation für 13 Flugzeuge des Typs Avro RJ. Da die zwei be-



Foto Hansjörg Bürgi

Nach der Jahrtausendwende führte Crossair nochmals eine neue Bemalung ein, als einer der ersten Jumbolinos trug auch die HB-IXO (hier am 28. Mai 2001) das silberne Heck.

reits im Einsatz stehenden BAe 146-300 am Ende der Reihe als HB-IXZ und -IXY eingetragen waren, erfolgte die Registrierung der neuen RJ100 chronologisch ab HB-IXX nach vorne. Im Hinblick auf die Beschaffung der Avro-Flotte beschloss die Crossair-Generalversammlung am 30. Juni 1995 ihre grösste Kapitalerhöhung: Mehrheitsaktionärin Swissair hielt nach Aufstockung des Eigenkapitals von 215 auf 328,5 Millionen Franken einen Anteil von 67 Prozent und 70 Prozent der Stimmen.

Am 22. Oktober 1995 traf der erste RJ100 in Basel ein, im August 1996 der zwölfte; die zehn unter kommerzieller Verantwortung der Swissair betriebenen Flugzeuge verfügten über 28 Business- und 63 Economy-Sitze. Ein Jahr später führte Crossair in den Jet-Typen generell die Business Klasse ein. Nach Rückgabe der zwei gemieteten BAe 146-300 im Frühjahr 1996 löste Crossair im Folgejahr vier Optionen ein; die zusätzlichen Flugzeuge sties- sen 1998 und 1999 zur RJ100-Flotte.

Die Katastrophe von Bassersdorf

Knapp zwei Monate nach dem Swissair-Grounding ereilte Crossair im Linienverkehr der zweite Absturz mit Todesopfern: Am 24. November 2001 startete der Avro RJ100 HB-IXM um 21 Uhr in Berlin-Tegel zum Linienflug CRX 3597 nach Zürich. Nach einem ereignislosen Flug erhielt die Besatzung eine Minute vor 22 Uhr die Freigabe für einen Standard VOR/DME Anflug auf die Piste 28 des Flughafens Zürich. Bei Erreichen der MDA (Minimum Descent Altitude) währnte der Kommandant über genügend Sicht auf den Boden zu verfügen und setzte den Sinkflug fort. Um 22.06 Uhr kollidierte die HB-IXM mit Baumwipfeln und schlug anschliessend auf dem Boden auf. Beim Aufprall fing das Flugzeug Feuer. 21 Fluggäste und drei Besatzungsmitglieder erlagen ihren Verletzungen auf der Unfallstelle, sieben Passagiere und zwei Besatzungsmitglieder überlebten den Unfall.

Erfolgreichster britischer Jetliner

Neben 19 aus der ursprünglichen Crossair-Flotte übernommenen Avro RJ Modellen mietete Swiss International Air Lines zum Jahreswechsel 2005/2006 sechs weitere RJ100 von BAe Systems Asset Management Ltd. Bei Ausübung aller platzierten Optionen – acht RJ85 sowie zwölf RJ100 – hätte die Crossair total 41 Flugzeuge des vierstrahligen Musters eingesetzt. Crossair und Swiss International besaßen zusammen 31 Stück des mit 395 produzierten Exemplaren erfolgreichsten britischen Turboprop-Airliners – nur der viermotorige Turboprop Vickers Viscount mit 440 Einheiten hat den «146» noch übertroffen.

Nach über 15 Einsatzjahren und 27 Jahren seit Einführung bei Crossair musterte Swiss den «Jumbolino» aus: Im Anschluss an den Linienflug London–Zürich vom 14. August 2017 verabschiedete sie am Folgetag ihre letzte Einheit RJ100 HB-IYZ mit einem Sonderflug. ✚



Foto Hansjörg Bürgi

Mit grossen Eurocross-Titeln warb die HB-1YY am 19. April 1999 in Zürich für das «Eurocross», den Crossair-Hub in Basel.