

Die Flotte der Crossair (9): Saab 2000 Concordino, Teil 1

Schnell wie ein Jet

Foto François Hug



Ein stolzes Line-up von sechs Crossair-Saab 2000 – zuvorderst der Flottenerste HB-IZA – im April 1998 auf dem EuroAirport.

Noch länger als beim Vorgänger Saab 340 Cityliner musste sich Crossair gedulden, bis sie ihr neues, Ende 1988 erst in Computerentwürfen existierendes Modell Saab 2000 sechs Jahre später endlich erhielt. Wegen der verspäteten Ablieferung des schnellsten 50-plätzigsten Turboprops «Concordino» streckte Crossair den Einsatz der fünf Fokker 50, übernahm eine zweite BAe 146-300 und setzte zur Standzeitenabdeckung eine DC-9-14 von Aeroleasing ein.

Rückblick von Daniel Ruhier, Flottenliste von Markus Seiler

Bereits vier Jahre nach der nicht unproblematischen Einführung des Saab-Fairchild SF-340A (siehe SkyNews.ch 10/2017) drängte Crossair das schwedische Flugzeugwerk zur Streckung des damals mit schon 140 verkauften Einheiten doch recht erfolgreichen «Cityliners». Nach den Vorstellungen von Moritz Suter sollte das ursprünglich als Saab 340-500 angekündigte Modell zum schnellsten Propellerturbinen-Airliner für 50 Passagiere avancieren. Gleichzeitig mit der Erstbestellung von fünf Saab 340B gab er an der Farnborough Air Show vom Herbst 1988 bekannt, Crossair würde 30 «Euroliner» bestellen sowie 20 Optionen aufnehmen, falls sich Saab zum Bau entschliessen sollte.

American als Geburtshelfer

Als «Launching Carrier» verpflichtete sich Crossair am 15. Dezember in zwei Vorverträ-

gen, 25 Einheiten des neuen «Saab 2000» zu kaufen und die Vorkaufsrechte für weitere 25 Flugzeuge des Typs anzumelden. Die Bestätigung der American Airlines, bis zu 50 Stück des Propjets zu erwerben, gab Saab im Mai 1989 Anlass für den definitiven Projektstart und die Unterzeichnung der endgültigen Verträge mit Crossair.

Im Beisein des schwedischen Königs Carl XVI Gustav und Königin Silvia rollte der Prototyp Saab 2000 SE-001 am 14. Dezember 1991 aus den Werkhallen in Linköping – links in den bewährten Crossair-Farben bemalt. Als er am 26. März 1992 zum Jungfernflug abhob, standen 46 Festbestellungen und 148 Optionen zu Buche. Sein Kurzbesuch an der ILA



Foto Archiv Daniel Ruhier

Der erste Prototyp des Saab 2000 zeigte sich an der ILA 1992 auf der linken Seite in Crossair-Farben, doch diese Bemalung haben die Crossair-Saabs dann nicht mehr getragen.

Saab 2000, Teil 1

Reg.	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IZA	4	03/10/1995	03/05/2004	ex SE-004, Lease von Saab, im Eigentum von Crossair ab 07.12.98, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Verkauf an Oldendorf Bank und Lease an Carpatair als YR-SBD am 30.04.04, Eigentümer Nordic Aviation Capital ab August 2008, Rückgabe an Nordic Aviation am 30.05.13 und als OY-SFD registriert am 01.07.13, an Loganair als G-LGNN am 02.05.14
HB-IZB	5	26/10/1994 29/06/2016	08/08/2003	ex SE-005, Lease von Huskvarna Aircraft Ltd/Citilease Co Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Rückgabe an Huskvarna und Lease an OLT als D-AOLB am 28.08.03, an OLT Express im Dezember 2011, an Rockton Aviation AB und Lease an Braathens Regional Airlines als SE-MFK am 12.06.13, ab 12.05.16 in Linköping ausser Betrieb, an SkyWork Airlines als HB-IZB am 29.06.16, geleast von Rockton Aviation AB
HB-IZC	6	30/08/1994	01/09/2003	ex SE-006, Lease von Saab, Sale/Leaseback mit SL Stockhorn Aircraft Ltd/Citilease Co Ltd am 26.09.94, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Rückgabe an Stockholm Aircraft Ltd als SE-006 am 01.09.03, Lease an Soder Air als OH-SRC vom 09.12.03 bis 07.05.04, wieder als SE-006 registriert am 22.06.04, an Eastern Airways als G-CDKA am 10.03.06
HB-IZD	7	30/09/1994 08/09/2016	21/06/2004	ex SE-007, geleast von Goteborg Aircraft Ltd/Citilease Co Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Rückgabe an Goteborg Aircraft Ltd und als SE-007 registriert am 22.06.04, Lease an Eastern Airways als G-CCTJ vom 27.10.04 bis 18.01.05, wieder als SE-007 registriert am 13.04.05, Lease an Lithuanian Airlines als LY-SBQ vom 03.04.06 bis 17.01.09, Lease an Golden Air als SE-LXH am 09.07.09, Eigentümer Rockton Aviation AB ab 18.01.12, im März 2013 transferiert an Braathens Regional Airlines, ab 07.04.16 parkiert, an SkyWork Airlines als HB-IZD am 09.09.16, geleast von Rockton Aviation AB
HB-IZE	8	26/09/1994	01/09/2003	ex SE-008, geleast von Uppsala Aircraft Ltd/Citilease Co Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Rückgabe an Uppsala Aircraft Ltd am 01.09.03 und als SE-008 registriert, Lease an OLT als D-AOLA vom 29.10.03 bis 17.09.07, an Eastern Airways als G-CERY am 21.09.07
HB-IZF	9	31/10/1994	14/10/2003	ex SE-009, geleast von Arboga Aircraft Ltd/Citilease Co Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Rückgabe an Arboga als SE-009 am 01.10.03, Lease an Golden Air als SE-LOX am 24.10.03 und Wet-Lease an Eastern Airways, Eigentümer Saab/Swedish Aircraft Holdings AB ab 11.11.04, an Eastern Airways als G-CDEA am 20.01.05
HB-IZG	10	30/01/1995	14/01/2015	ex SE-010, Lease von SL Scorpio Ltd/Showa Leasing Co Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease von SL Scorpio an Darwin Airline am 23.07.04, Eigentümer Swiss ab 01.02.05, Arafart AB ab 17.05.06 und Unicredit Leasing Spa ab 23.11.10, bei harter Landung in Paris-GDG am 28.01.14 schwer beschädigt und abgeschrieben
HB-IZH	11	28/02/1995		ex SE-011, Lease von SL Capricorn Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease von SL Capricorn an Darwin Airline am 31.08.04, Eigentümer Swiss ab 01.03.05, Arafart AB ab 17.05.06 und Dragonite SA ab 27.09.10, von Darwin gekauft am 08.12.14
HB-IZI	12	04/04/1995	20/08/2004	ex SE-012, Lease von SL Aquarius Ltd/Showa Leasing Co Ltd am 28.03.95, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Europe Continental Airways als F-GOZI am 20.08.04 (Swiss Bemalung), Rückgabe an Swiss im Februar 2005, Eigentümer Erik Thun AB ab 05.02.06, Lease an Golden Air als SE-KXK am 22.02.06, an Braathens Regional Airlines am 19.10.13, Sublease an SAS von Mai 2014 bis Mai 2016, Lease an TUS Airways Cyprus als SE-KXK vom 10.12.16 bis 31.10.17
HB-IZJ	15	19/04/1995		ex SE-015, Lease von SL Pisces Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Europe Continental Airways als F-GOZJ nicht realisiert, ins Eigentum von Swiss am 27.04.05, Lease an Darwin Airline am 10.01.06, Eigentümer Locat Spa ab 17.05.06, von Darwin gekauft am 18.09.12
HB-IZK	18	30/06/1995	14/09/2005	ex SE-018, Lease von SL Garnet Ltd/Showa Leasing Co Ltd, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, im Eigentum von Swiss ab 30.06.05, Lease an Carpatair als YR-SBJ am 14.09.05, Eigentümer Nordic Aviation Capital ab September 2008, Rückgabe an Nordic Aviation am 30.05.13, als OY-SFC registriert am 01.07.13, an Loganair als G-LGNN am 04.06.14
HB-IZL	22	22/09/1995	10/12/2004	ex SE-022, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Moldavian Airlines als ER-SFB vom 10.12.04 bis 24.05.13, Verkauf an Nordic Aviation Capital als OY-SFB am 10.09.13, an Braathens Regional Airlines als SE-MFM am 01.04.14, ab 29.06.17 in Linköping ausser Betrieb
HB-IZM	24	27/10/1995	16/02/2005	ex SE-024, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Verkauf an Erik Thun AB und am 03.03.05 als SE-LTX registriert, Lease an Golden Air, an Braathens Regional Airlines im März 2013, ab 15.06.17 in Örebro ausser Betrieb, am 17.01.18 zur Umbemalung nach Bydgoszcz/Polen
HB-IZN	26	20/12/1995	09/03/2004	ex SE-026, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Lease an Carpatair als YR-SBB am 09.03.04, Eigentümer Nordic Aviation Capital ab September 2008, Rückgabe an Nordic Aviation am 31.05.13, am 01.07.13 als OY-SFA registriert, Verkauf an Saab und am 01.04.14 gelöscht, an Pakistan Air Force als Ersatzteilspender verkauft
HB-IZO	29	15/12/1995	13/10/2006	ex SE-029, Namenswechsel auf Swiss am 01.07.02, Sale-Leaseback mit Kalidas Grundstücksgesellschaft vom 19.12.02 bis 29.01.04, dann wieder im Eigentum von Swiss, an Polet Flight als VP-BPL im Januar 2007, an Saab als SE-029 am 28.10.15, an Pakistan Air Force als J-029 am 08.04.16

FLOTTE

Berlin versprach eine rechtzeitige Ablieferung ab Herbst 1993, worauf Crossair das BAZL am 14. August 1992 ersuchte, für ihre ersten fünf Flugzeuge die Eintragungskennzeichen HB-IZA bis HB-IZE zu reservieren. Der zweite Prototyp SE-002 beehrte Crossair am 11. Dezember 1992 mit dem ersten Typenbesuch in Basel.

Vom Prop-Jet zum Jet-Prop

Schon die 1989 unter anderem im grossen Windkanal des Eidgenössischen Flugzeugwerks in Emmen durchgeführten Versuche hatten gezeigt, dass der Saab 2000 die geplante Reisegeschwindigkeit von 360 Knoten wahrscheinlich übertreffen würde, worauf man eine

Zertifizierung für 370 Knoten plante. Crossair nannte das Modell ab jetzt nicht mehr Prop-Jet, sondern Jet-Prop! Bei den Testflügen erreichte das Flugzeug bis zu 430 Knoten, weshalb Saab eine Zertifizierung für 400 Knoten anvisierte, was die Auslieferung an Crossair allerdings um etwa zwei Monate verspätet hätte. Im Juni 1993 reichte sie beim BAZL das Kenn-

Foto Hansjörg Bürgi



Foto François Hug



Am Tag nach seiner Ablieferung zeigte Crossair den schwarz-weiß bemalten zehnten Concordino mit Maske und Aufschrift «Phantom of the Opera» erstmals an ihrer Generalversammlung vom 30. Juni 1995. Die HB-IZK diente dem Co-Sponsor und Official Carrier des in Basel aufgeführten weltberühmten Musicals als Werbepattform.

zeichen-Reservationsgesuch für weitere 15 Einheiten (HB-IZF bis HB-IZU) ein – je fünf waren im ersten Halbjahr 1995, 1996 sowie 1997 zur Ablieferung vorgesehen. Statt des erhofften ersten Serienflugzeugs zeigte sich Ende August 1993 der vierte Prototyp SE-004 zusammen mit dem kleinen Bruder Saab 340B HB-AKP – beide im neuen Crossair-Design mit Europa-Logo – an den Internationalen Belpmoostagen einem grösseren Publikum.

Saab musste nachbessern

Ein in extremen Fluglagen auftretendes Stabilitätsproblem zwang den Hersteller, das Höhensteuer des Saab 2000 zu modifizieren, was neue Testflüge für die Zertifizierung notwendig machte. Nach der Modifikation zeigte das Flugzeug jedoch ein unbefriedigendes Flugverhalten, worauf Saab die mechanische Höhensteuerung durch eine computergesteuerte Hydraulik ersetzte.

Im September 1993 ging Crossair davon aus, den Saab 2000 spätestens ab Frühjahr 1995 im Linienverkehr einsetzen zu können. Direkte Folgen der Lieferverzögerung waren ein längerer Einsatz der zur Überbrückung beschafften fünf Fokker 50 sowie die Miete eines zusätzlichen BAe 146-300 auf Beginn des Sommerflugplans 1994. Die Firma Saab kompensierte den entstandenen wirtschaftlichen Schaden.

«Vorzeitige» Ablieferung

Anfang März 1994 stellte Crossair ihr neues Flaggschiff Saab 2000 mit der Testregistra-



Foto Hansjörg Bürgi

Mit einem silberm glänzenden Heck experimentierte Crossair 2001 auf der Saab 2000 HB-IZO mit ihrer neusten Bemalung. Doch anstelle derer erhielt diese Saab 2002 dann Swiss-Farben.

on SE-006 in Basel und Lugano Kunden und Presse vor. Sie gab dem weitgehend nach ihren Wünschen gebauten Flugzeug, welches mit seiner Reisegeschwindigkeit von 670 km/h so schnell wie ein Jet flog, den Namen «Concordino» – kleiner Bruder des Überschallflugzeugs Concorde. Völlig überraschend erhielt die vorerst mit einer modifizierten mechanischen Höhensteuerung ausgerüstete Version Ende März die europäische Musterzulassung, worauf Crossair die ersten fünf derart zugelassenen Exemplare im Sinne einer Übergangslösung ab Herbst 1994 von Saab mietete, bevor sie nachträglich auf die modernere «Fly-by-wire»-Technologie umgerüstet wurden. Die am 30. August in einer feierlichen Zeremonie als erste Saab 2000 übernommene HB-IZK ging im September bereits in den Streckeneinsatz.

Vier weitere bis Mitte April 1995 bereits mit elektronischer Höhensteuerung abgelieferte Einheiten ermöglichten Crossair die zügige Nachrüstung der fünf ersten vorzeitig erhaltenen Saab 2000. Zur Standzeitenüberbrückung mietete Crossair im Frühjahr 1995 stundenweise die DC-9-14 HB-IEF von Aeroleasing. Kurz nach deren Einsatz im Linienverkehr wurde sie definitiv im Luftfahrzeugregister der Schweiz gelöscht. In den ursprünglichen 25 fest bestellten Saab 2000 der Crossair waren von Beginn an fünf Exemplare für die deutsche Regionalfluggesellschaft Delta Air enthalten. Nach der Übernahme durch British Airways erhielt die in «Deutsche BA» umbenannte Firma ihre Flugzeuge im Zeitraum März bis Oktober 1995; die vorab in deren Farben bemalte SE-007 war bereits Ende September 1995 als HB-IZD an Crossair geliefert worden. ☘