

Die Flotte der Swissair (11): Douglas DC-9-15 und BAC 1-11

Nur noch Düsenflugzeuge



Die erste DC-9-15 der Swissair, die HB-IFA, Mitte 1966 auf einem Testflug über der kalifornischen Küste.

Mitte der 1960er-Jahre setzte Swissair die Ablösung der Propellerflugzeuge im Kurzstreckenbereich fort. Der technologische Fortschritt neuer englischer (BAC 1-11, DH.121) und amerikanischer (DC-9, B727) Flugzeuge führte zur Überzeugung, dass ein neues Kurzstreckenflugzeug zur Flotten-Standardisierung nicht nur die Metropolitan, sondern auch die Caravelle ersetzen sollte: Das Rennen machte die DC-9.

Rückblick von Markus Seiler (Flottenliste), Daniel Ruhier (ergänzende Erläuterungen) und Hanspeter Abt (Meilensteine)

Swissair erwartete von den Herstellern, dass deren Projekt für das neue Kurzstreckenflugzeug Wachstumspotential beinhalte; es musste also im Hinblick auf die vorgesehene Ablösung der Caravelle und die zu erwartende

Verkehrszunahme vergrössert werden können. Daher konzentrierte sie ihre Typen-Evaluation auf die British Aircraft Corporation One-Eleven und die Douglas DC-9, für welche gestreckte Modelle mit grösserer Passagierkapazität angeboten wurden. Die mit je drei Triebwerken bestückten Typen De Havilland / Hawker Siddeley 121 Trident und Boeing 727 fielen für sie von vornherein ausser Betracht.

Beinahe One-Eleven bestellt

Mit Ausnahme der drei De Havilland D.H.89 Dragon Rapide (HB-APA, -APE und -APU) sowie den in kurzfristigen Versuchen geprüften D.H.98 Mosquito (HB-IMO) und Scottish Aviation Twin Pioneer (G-AOEO) hatte Swissair seit der Betriebsaufnahme 1931 keine weiteren Flugzeuge englischer Produktion im Einsatz. British Aerospace Corporation unternahm daher grösstmögliche Anstrengungen, die Swissair zum Kauf der One-Eleven zu bewegen.

Ein spezieller «Pionierrabatt» für den ersten kontinentaleuropäischen Kunden sowie die vorgeschlagene langfristige Mietlösung resultierten schliesslich in einem Preisvorteil von mehr als zwei Millionen Franken pro Flugzeug für die BAC 1-11 im Vergleich zur DC-9. Der Swissair-Planungsdienst beantragte deshalb der Geschäftsleitung, zunächst acht Einheiten des britischen Kurzstreckenflugzeugs fest zu bestellen und zusätzlich eine Höchstzahl von Optionen zu platzieren.



Die letzte DC-9-15 der Swissair, die HB-IFE «Ticino», zusammen mit HB-IFA «Grisons» auf dem Vorfeld des Flughafens Genf.

Swissair bleibt Douglas treu

Dank Armin Baltensweilers Überzeugungsarbeit, und einem in letzter Minute gewährten substantiellen Preisnachlass, entschied der Swissair-Verwaltungsrat am 13. Mai 1964, die erfolgreiche Douglas-Reihe mit der Bestellung von zehn DC-9-15 und einer doppelten Anzahl Optionen für rund 170 Millionen Franken fortzusetzen. Erstmals wurden bei Douglas nur die Flugzeugzellen gekauft, während die Triebwerke von Pratt & Whitney gemietet wurden. Die Swissair übernahm daher zusätzliche Mietverpflichtungen für 33 Pratt & Whitney-Triebwerke im Wert von rund 30 Millionen Franken.

Wie erwähnt, legte Swissair Wert darauf, dass vom neuen Kurzstreckenflugzeug innert kurzer Frist ein Modell mit grösserer Passagierkapazität erhältlich war. Sie verband darum ihre Bestellung bei Douglas mit der Option, ab 1968 ein Modell mit verlängertem Rumpf beziehen zu können. Da der Hersteller die Planung für ein grösseres Muster im Mai 1964 noch nicht abgeschlossen hatte, sicherte er vorläufig den Bau eines «Swissair Long-body-Modells» zu.

Nur zwei Jahre kurze DC-9

Am 17. März 1965 löste Swissair die Optionen für zwei Flugzeuge ein und erhöhte somit ihre Bestellung auf zwölf Einheiten der DC-9-15. Da die Caravelle langfristig keine Standardisierung der Flotte ermöglichte, konnte Swissair schliesslich auch ihren skandinavischen Partner für die DC-9 überzeugen, worauf SAS schon im Februar 1966 zehn DC-9 bestellte. Obschon Swissair europäischer Erstkunde dieses Flugzeugtyps war, erhielt die holländische KLM schon am 26. März 1966 ihre erste DC-9-15. Gestützt auf eine im Vorjahr getroffene Vereinbarung wurden deren DC-9 Triebwerke durch Swissair überholt, während KLM die DC-8 Fan-Triebwerke beider Gesellschaften wartete. Swissair setzte die DC-9-15 erstmals am 19. August 1966 auf der Strecke Zürich-Mailand ein.

Kurz bevor Swissair am 15. Juli 1966 die HB-IFA in Long Beach übernahm, änderte sie ihre Bestellung auf zwölf Einheiten des Modells DC-9-32. Die vertraglichen Abmachungen mit dem Herstellerwerk sahen vor, dass die fünf DC-9-15 nach Ablieferung der grösseren DC-9-32 zurückgegeben werden konnten. Tatsächlich verkaufte Swissair ihre ersten DC-9 ab Mitte September bis Dezember 1967 an Douglas und mietete sie anschliessend zurück. Swissair blieb jedoch offiziell als Eigentümerin im Luftfahrzeugregister eingetragen, womit der seit 1964 mögliche Eintrag eines ausländischen Eigentümers umgangen wurde.



Die DC-9-15 HB-IFD wird im Frühling 1968 auf dem Flughafen Zürich-Kloten auf den nächsten Einsatz vorbereitet.

Foto Hanspeter Abt

Nach Ablieferung der vierten DC-9-32 schieden die DC-9-15 in Etappen zwischen Mitte Juni und Mitte September 1968 aus der Swissair-Flotte aus. Mit etwas mehr als zwei Jahren war die am 22. Juli 1966 in Zürich eingetroffene und am 17. September 1968 retournierte HB-IFA mit total 4655 Stunden am längsten bei Swissair im Einsatz.

Doch noch One-Eleven

Wegen der Ablieferungsverzögerung der bestellten DC-9-32 kam der BAC One-Eleven doch noch die Ehre zu, während kurzer Zeit auf dem schweizerischen Liniennetz eingesetzt zu werden: Ab 1. April 1967 mietete Swissair von British Eagle International Airlines die BAC 1-11 G-ATVH, welche ab Zürich nach Düsseldorf, Nizza und Prag eingesetzt wurde. Am 15. November wurde dieses Flugzeug durch die BAC 1-11 G-ATPK derselben Fluggesellschaft abgelöst; sie bediente im Winterflugplan auch Brüssel, Frankfurt und London. Beide Flugzeuge waren in voller Swissair-Bemalung – jedoch ohne Schweizer Kreuz – im Einsatz.

Aus denselben Gründen mietete SAS ebenfalls von British Eagle eine BAC 1-11 (G-ATPL), welche ab 14. Mai 1967 unter anderem auf dem Swissair-Flug Zürich-Kopenhagen eingesetzt wurde. Nach Ablieferung der dritten DC-9-32 an Swissair wurde die Miete der BAC 1-11 G-ATPK am 29. April 1968

beendet. Da alle drei erwähnten One-Eleven später bei Dan-Air im Einsatz standen, waren diese noch öfters in Zürich zu sehen.

Während des Sommerflugplans 1970 suchte die Swissair zudem den Ausfall der am 21. Februar 1970 in Würenlingen AG abgestürzten CV-990A Coronado HB-ICD mit der von British United Airways gemieteten BAC 1-11-500 G-AWYS wettzumachen, die ab 24. April bis 31. Oktober primär auf Linienflügen ab Zürich nach Rotterdam/Manchester, Stuttgart und Nizza zum Einsatz gelangte. Diese One-Eleven 500 trug ebenfalls Swissair-Farben.

Meilensteine 1968 – 1970

1968: Nach der Generalversammlung vom April 1968 wurde die Öffentlichkeit informiert, dass der Verwaltungsrat beschlossen hatte, zwei Grossflugzeuge des Typs Boeing 747 zu bestellen, welche ab 1971 die Strecke nach New York bedienen sollen. Drei DC-8-62 und 13 DC-9-32 wurden in die Flotte integriert. Gleichzeitig wurden eine DC-8-32, eine Coronado, fünf DC-9-15, die gemietete BAC-1-11, drei Caravelles sowie die verbliebenen Kolbenmotormaschinen des Typs CV-440 Metropolitan und DC-3 aus dem Betrieb genommen. Swissair operierte als eine der ersten europäischen Fluggesellschaften ausschliesslich Jetflugzeuge. Neu wurden Verbindungen nach Colombo und Singapur aufgenommen.



Die von British United Airways gemietete BAC 1-11-501EX G-AWYS der Swissair auf dem neuen Vorfeld des Flughafens Basel-Mulhouse.

Foto Christoph Hartmann/bsl-mhr-planes.net



Von April bis Mitte November 1967 mietete Swissair von British Eagle International Airlines die BAC-1-11-207AJ G-ATVH, weil die DC-9-32 verspätet abgeliefert wurden. Sie rollt hier in Zürich zum Start auf der Piste 28.

Nairobi, Dar-es-Salaam und Johannesburg kamen in Ost- und Südafrika dazu. Und Swissair überliess Balair leihweise die CV-990 HB-ICH.

Für die Piloten-Basisausbildung wurden zehn SIAT 223 Flamingo bestellt. Zur Unterbringung der DC-9 und der Boeing 747 wurde die bestehende Werfthalle vergrössert und um sechs Meter angehoben. In Genf wurde das neue Satelliten-Terminal dem Betrieb übergeben. Die Kooperation mit der SAS wurde verlängert und die KLM als weiterer Vertragspartner mit eingebunden. Die drei Gesellschaften bildeten die KSS-Gruppe. Im Sommer 1969 beteiligte sich die französische Union de Transports Aériens (UTA) an der Gruppe, wodurch im Februar 1970 das KSSU-Konsortium entstand.

Am Flughafen Zürich wurde eine modern eingerichtete Stationszentrale in Betrieb genommen und auf schweizerischen Flughäfen wurde die Erstellung der Beladungspapiere automatisiert. Das Jahr 1968 konnte mit einem Überschuss von 137 Millionen Schweizer Franken und einem Reingewinn von 27 Millionen Franken abgeschlossen werden.

1969: Swissair erwirtschaftete erstmals Gesamterträge von über einer Milliarde Franken. Nach einer Erhöhung des Aktienkapitals auf 300 Millionen Franken wurden weitere Grossraumflugzeuge bestellt und zwar DC-10-30. Die Frachterträge erhöhten sich rasant, weshalb die Anschaffung eines reinen Frachters vom Typ DC-9-33F beschlossen wurde.

Neu im Flugplan waren Verbindungen nach Rotterdam und Manchester. Innsbruck wurde, aus operationellen Gründen aufgegeben.

Im Langstreckenverkehr wurden billige Gruppentarife eingeführt. Für die Fortbildung der Mitarbeiter wurde eine Schule gegründet und bei Bassersdorf wurde mit dem Bau einer Sportanlage für die Freizeitorganisation des Personals der Swissair begonnen. Swissair beschäftigte 12'071 Mitarbeiter.

1970: Am 21. Februar 1970 explodierte in einer Coronado kurz nach dem Start von Zürich nach Tel Aviv eine im Frachtraum versteckte Bombe. Beim Versuch, die CV-990 zurückzufliegen, verloren die Piloten aufgrund eines Brandes die Orientierung. Die HB-ICD stürzte bei Würenlingen ab. Niemand der 47 Passagiere und Besatzungsmitglieder überlebte das Unglück. Die Verantwortung für den Anschlag übernahm die Volksfront zur Befreiung Palästinas. Am 6. September 1970 war die Swissair erneut Opfer einer Entführungsaktion. In einer koordinierten Aktion wurden gleichzeitig die Swissair DC-8 HB-IDD, eine TWA Boeing 707 und eine BOAC VC-10 entführt und zur Lan-

dung auf dem Wüstenflugplatz Zerqa (60 Kilometer nordöstlich von Amman) gezwungen. Nach aufwendigen Verhandlungen wurden die Geiseln freigelassen. Die Flugzeuge wurden gesprengt.

Der Ausfall der beiden Flugzeuge konnte mit der Miete einer BAC 1-11 von British United über die Sommermonate teilweise wettgemacht werden. Neu im Streckennetz waren Douala und Kinshasa zu finden. In Europa kam Oslo dazu. Dafür musste die Linie Bern-Paris wegen ungenügender Auslastung eingestellt werden. Die Zahl der Auslandsvertretungen stieg auf 116. Um den Kapitalbedarf für die Anschaffung der neuen Grossraumjets zu erleichtern, wurden Flugzeuge verkauft und längerfristig zurückgemietet. Für die bestellten DC-10 nahm Swissair den Bau einer dritten Werft in Angriff. In Basel wurde der neue Terminal eröffnet. Für das Training der Besatzungen der Boeing 747 betrieben Swissair, SAS und KLM gemeinsam einen Flugsimulator. ✚



Nach nur eineinhalb Jahren Swissair-Einsatz flog die DC-9-15 HB-IFE von Ende April bis Ende August 1969 in Swissair-Farben als D-AMOR bei Germanair (Bild aus Basel). Bis 2005 setzte sie Northwest als letzter Betreiber ein, bevor sie in Marana verschrottet wurde.

Die Flotte der Swissair (11): Douglas DC-9-15 und BAC 1-11

Douglas DC-9-15

Reg.	Fiztyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IFA Grisons/ Graubünden	DC-9-15	45731	15/07/1966 20/09/1989	18/09/1968 03/04/1995	definitiver Eintrag am 11.08.66, Rückverkauf an Douglas am 12.09.67, geleast bis 17.09.68, wurde N8500, verleast an Dominicana vom 16.12.68 bis 22.01.70, an Forbes Magazine als N60FM am 18.10.73, an Westinghouse Electric als N901B am 12.11.76, an Harrah's Club als N2H am 03.07.85, an Express One International als N120NE im März 1988, geleast von EAT (Executive Air Transport Kloten) am 17.05.89 und im Einsatz als N120NE, am 19.09.89 durch Aeroleasing von Express One International gekauft, am 20.09.89 wieder als HB-IFA auf Aeroleasing eingetragen, am 01.04.95 Verkauf an Topeka Management Inc. als N120NE, an Genesis Aviation am 30.6.97, an Royal Sons am 20.01.04, an Aircraft Guaranty Corp Trustee am 30.8.11, in San Antonio/TX in intaktem Zustand ausser Betrieb
HB-IFB Obwalden	DC-9-15	45732	18/07/1966	17/06/1968	definitiver Eintrag am 29.08.66, Rückverkauf an Douglas am 08.10.67, geleast bis 20.07.68, am 16.08.68 an das FAA als N119, 1975 umregistriert auf N29, am 28.06.94 an US Dept of Justice als N813TL, im Dezember 1999 an US Marshalls Service/JPATS (Justice Prisoner & Alien Transportation System), am 25.06.04 an Robinson Air Crane, Überflug Opa Locka-San Salvador Comalapa am 11.05.05, gelöscht am 17.11.05, Verkauf nach El Salvador, Eintrag unter YS fraglich, auf dem Flughafen Ilopango-San Salvador in intaktem Zustand ausser Betrieb
HB-IFC Appenzell AR	DC-9-15	45785	15/10/1966	22/08/1968	definitiver Eintrag am 06.12.66, Rückverkauf an Douglas am 07.11.67, geleast bis 20.08.68, wurde N1790U, war für East African Airways als 5Y-AKY vorgesehen, nicht übernommen, verleast an Hawaiian Airlines vom 07.06.69 bis 21.08.69, an Aeromexico als XA-SOJ am 21.08.70, an GPA Group als EI-CBB am 13.06.89, verleast an Aerocalifornia als XA-RRY am 18.12.89, seit September 2006 in Mojave/CA ausser Betrieb, verschrottet
HB-IFD Glarus	DC-9-15	45786	09/02/1967	02/09/1968	definitiver Eintrag am 17.03.67, Rückverkauf an Douglas am 04.12.67, geleast bis 30.08.68, wurde N1791U, verleast an Air Panama als HP-505 vom 08.07.69 bis 22.11.72, an Ozark Airlines als N968E am 07.12.72, an Texas International am 28.03.73, an Continental Airlines am 31.10.82, an GPA Group/Aerocalifornia als XA-AGS am 27.05.88, seit Dezember 2006 in Mojave/CA ausser Betrieb, wird verschrottet
HB-IFE Ticino	DC-9-15	45787	06/06/1967	09/09/1968	definitiver Eintrag am 29.06.67, Rückverkauf an Douglas am 19.12.67, geleast bis 08.09.68, wurde N1793U, verleast an Germanair als D-AMOR vom 28.04.69 bis 27.08.69, bei East African Airways als 5Y-AKX von November 1969 bis Januar 1970, an Korean Air Lines als HL7205 am 01.06.70, an Hughes Airwest als N1793U am 14.12.72, 1973 auf N9348 umregistriert, an Republic Airlines am 01.10.80, an Northwest Airlines am 01.10.86, flog am 12.01.05 den letzten Northwest DC-9-10 Einsatz, seit 13.01.05 in Marana/AZ ausser Betrieb, 2011 verschrottet und gelöscht am 19.11.13

BAC One-Eleven

Reg.	Fiztyp	c/n	Beginn Wet-lease	Ende Wet-lease	Bemerkungen
G-ATVH	One-Eleven 207AJ	40	01/04/1967	14/11/1967	Wet-Lease von British Eagle International Airlines wegen verspäteter Ablieferung der DC-9-32, als VP-YXB, ursprünglich von Central African Airways bestellt, Bestellung von Zambia Airways übernommen, am 26.05.66 an British Eagle International Airlines als G-ATVH bis 14.12.67 verleast, am 15.12.67 an Zambia Airways als 9J-RCL, an Dan-Air Services am 26.03.75 wiederum als G-ATVH, Sale-Lease back mit ILFC vom 19.12.89 bis 11.11.91, am 04.12.91 als CC-CYL an Ladeco Chile, im November 1994 ausser Betrieb, aktuell im Museo Nacional Aeronautico y del Espacio, Los Cerrillos, in Santiago de Chile, ausgestellt.
G-ATPK	One-Eleven 301AG	34	14/11/1967	29/04/1968	löste die G-ATVH im November 1967 ab, für Kuwait Airways als 9K-ACJ vorgesehen, von Kuwait Finance Co. am 16.02.66 fabrikneu an British Eagle International Airlines als G-ATPK verleast, am 23.11.68 als 9K-ACJ an Kuwait Airways, vom 15.03.70 bis 09.10.70 als VR-BCP an Bahamas Airways verleast, am 18.02.71 wiederum als G-ATVH an Laker Airways, am 05.03.81 Verkauf an Hughes International Ltd., vom 29.03. bis 20.05.82 an Willowbrook International Ltd., am 17.06.82 an Chemco Equipment Finance Ltd. zum Betrieb durch Bryan Aviation, verleast an Dan-Air Services vom 03.04.85 bis 02.04.91, am 01.05.91 als 5N-OMO an Okada Air Nigeria, seit 1997 in Benin ausser Betrieb und dem Verfall preisgegeben
G-AWYS	One-Eleven 501EX	175	24/04/1970	31/10/1970	Wet-Lease von British United Airways als Ersatz für die verunglückte CV-990 HB-ICD, am 11.02.69 für British United Airways eingetragen, an British Caledonian Airways am 04.05.72, am 14.04.88 an British Airways, am 17.05.1993 an Birmingham European Airways, an Maersk Air UK am 01.08.93 in British Airways Farben, am 31.09.98 als 5N-ESB an EAS Airlines, Nigeria, seit 2002 ausser Betrieb und 2005 verschrottet