

Die Flotte der Swissair (12): Douglas DC-9-30

Über 20 Jahre im Einsatz



Eine Luftaufnahme der ersten Douglas DC-9-32 HB-IFF beim Testflug in Kalifornien vor ihrer Ablieferung an Swissair im Oktober 1967. Danach flog sie rund neun Jahre für die Schweizer Airline.

Die DC-9-30 flogen von 1967 bis 1988 bei Swissair, länger als jeder andere DC-9- oder MD-80-Typ. Die 21 Jets mit 105 Sitzen erwiesen sich für das europäische Netzwerk als ideal. Mit der HB-IFW betrieb Swissair auch einen DC-9-Frachter, der heute noch in Panama im Einsatz ist.

Rückblick von Markus Seiler (Flottenliste) und Daniel Ruhier (ergänzende Erläuterungen)

Auf ihre Bestellung vom 13. Mai 1964 für zehn DC-9-15 (siehe SkyNews.ch 02/2016) und die Platzierung von 20 zusätzlichen Optionen bestätigte das Eidgenössische Luftamt der Swissair am 11. Juni 1964, es habe ihr für 24 Strahlflugzeuge vom Typ Douglas DC-9 die Eintragungskennzeichen HB-IFA bis HB-IFZ, also ein ganzes Alphabet ohne den Buchsta-

ben Q, reserviert. Es stellte ihr dafür eine Gebühr von 240 Franken in Rechnung.

Swissair DC-9-30 für SAS

Mitte Januar 1966 trafen sich Verwaltungs- und Direktionsmitglieder der Swissair und von Scandinavian Airlines System (SAS) in St. Moritz, um die Flugzeugbeschaffung und die weitere Zusammenarbeit beider Gesellschaften im technischen Bereich zu besprechen. Da Swissair bereits zwölf DC-9 bestellt

hatte – wovon die letzten vier Flugzeuge in einer verlängerten Version –, war für sie der Entscheid von SAS von grosser Bedeutung: Sollte diese sich nicht für die DC-9 entscheiden, käme zumindest für diesen Typ kaum mehr eine so enge Zusammenarbeit in Frage, wie sie bei der Caravelle bestanden hatte.

An den Gesprächen in St. Moritz waren die Skandinavier noch geneigt, der Boeing 737 den Vorzug zu geben. Als sich Douglas jedoch bereit erklärte, die neue Version DC-9-40 zu bauen, die bis zu 107 Passagiere aufnehmen konnte, fielte SAS noch vor Ende Januar den Beschluss, die neuen Flugzeuge für kurze und mittlere Distanzen in Long Beach zu ordern. Nebst einer Option auf 14 weitere Flugzeuge dieses Typs umfasste die Bestellung vorerst zehn Maschinen, deren Lieferung 1968 beginnen sollte. Zur Weiterführung ihrer Zusammenarbeit beschlossen SAS und Swissair, Cockpit und Instrumentierung des Musters DC-9 – wie auch bei der DC-8-62 – zu standardisieren.

Nach der SAS-Bestellung änderte die Swissair bekanntlich am 6. Juli 1966 ihre Order bei Douglas auf die Lieferung von zwölf DC-9-30 und Rückgabe der fünf DC-9-15. Das Ab-



Die DC-9-32 HB-IFR «Ticino» rollte am 2. August 1972 in Kopenhagen zum Abstellplatz. Nach einem kurzem Turn-around startete die Maschine zum Rückflug nach Zürich-Kloten.

kommen mit Douglas ermöglichte zudem SAS, als Übergangslösung schon 1967 leihweise fünf Einheiten der von Swissair bestellten, kleineren DC-9-30 zu beziehen. Bevor die HB-IFF als erste DC-9-32 der Swissair am 23. Oktober in Kloten eintraf, hatte SAS schon zwei von Swissair geordnete Flugzeuge erhalten und als SE-DBZ und OY-KGU in Betrieb genommen. Drei weitere (LN-RLS, SE-DBY und OY-KGW) gingen noch vor Ablieferung der zweiten Swissair-Einheit HB-IFG Ende 1967 an SAS.

Erste Sale-Lease-back-Erfahrungen

Zur Finanzierung der vorgesehenen Beschaffung von Flugmaterial, wofür sie bis 1975 mit Neuinvestitionen von zwei Milliarden Franken rechnete, benützte die Swissair erstmals auch das Instrument des sogenannten «Sale and Lease-back». So wurden mit einem, gestützt auf Artikel 54 des Luftfahrtgesetzes, notwendigem Bundesratsbeschluss vom 23. Dezember 1969 als erste Maschinen die DC-9 HB-IFV und HB-IFW (Frachter) an kanadische Flugzeugfinanzierungsinstitute verkauft, wodurch der Swissair etwas mehr als 37 Millionen Franken zufließen. Ein Jahr später bewilligte der Bundesrat den Verkauf von zwei weiteren DC-9, wobei jedoch nur die HB-IDP an die «Alpine Air Equipment» veräußert werden konnte. Erst im Januar 1975 verkaufte die Swissair anstelle der HB-IDR die HB-IDO an einen anderen kanadischen Eigentümer und mietete diese bis zum Ende ihres Verbleibs in der Flotte zurück.

Operation «Steinbock»

Beinahe wäre die Swissair in die Lage versetzt worden, zu ihren Ende 1970 total 22 Einheiten der DC-9-32 noch weitere neun Flugzeuge in ihren Flugbetrieb zu integrieren. Im Juni 1970 hatten nämlich Austrian Airlines (AUA) und Swissair unter dem Titel «Operation Steinbock» eine gemeinsame Grundsatzerklärung erarbeitet, welche die Zusammenführung der Flug-



Imposantes Line-up von fünf DC-9-32 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse. Jeweils freitags legten die DC-9-32 der Swissair in Basel einen Nachtstopp ein, so auch im Juli 1974.



Als Ersatz für die Balair-Fracht-DC-4 erwarb Swissair 1969 den Nurfrachter DC-9-33F HB-IFW. Kurz vor dem Verkauf an Airborne Express präsentierte sich der DC-9-Exote am 21. März 1984 in den neuen Swissair-Farben in Zürich.

betriebe beider Gesellschaften unter Leitung der Swissair vorsah. Unter der Voraussetzung, dass AUA ihre Europaflotte an diejenige der Swissair anpassen und die DC-9-32 nach deren Spezifikation bestellen würde, wären diese ab 1. April 1972 von einer fusionierten Fluggesellschaft betrieben worden. Im Gegenzug war geplant, mit Ausnahme der Triebwerke die gesamte Wartung und Überholung aller DC-9-32 der Gesellschaft in Wien durchzuführen.

Mit Beschluss vom 14. Oktober 1970 nahm der Bundesrat zustimmend Kenntnis von der

Absicht der Swissair, sich mit der AUA Austrian Airlines zusammenzuschliessen, machte jedoch seine endgültige Genehmigung davon abhängig, dass auf Regierungsebene die notwendigen Vereinbarungen zwischen der Schweiz und Österreich getroffen werden könnten. Inzwischen hatte die AUA sieben DC-9-32 fest bestellt und eine Option für zwei weitere angemeldet. Diese Flugzeuge hätten von der Fusionsgesellschaft unter österreichischen Kennzeichen (OE-LDA bis OE-LDI) betrieben werden sollen.



Die DC-9-32 HB-IFM (rechts) in einer Vorversion der neuen Swissair-Bemalung in der Zürcher Werft, neben der DC-9-32 HB-IFY. Durchgesetzt hat sich dann die Lackierung mit den beiden braunen Streifen.

Foto Christoph Hartmann/bel-mih-planes.net

Foto Hansjörg Bürgi

Foto ETH-Z Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz



Die vormalige HB-IFM wurde nach einer Totalüberholung und Umbemalung bei Swissair in Zürich Ende September 1980 als N531TX an Texas International übergeben.


Nach intensiven Vorarbeiten in diversen Fachgruppen der Behörden und der beteiligten Unternehmen, sowie Gesprächen auf Direktoren- und Ministeriebene, teilte die österreichische Seite mit, dass der Zusammenschluss von Swissair und AUA nicht weiter verfolgt würde, man jedoch die Pläne für eine pragmatische Zusammenarbeit der beiden Gesellschaften fortsetzen möchte. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement orientierte den Bundesrat am 20. Januar 1972 über den vorläufigen Abschluss des Geschäfts. Am 29.

März 1972 unterzeichneten Swissair und AUA in Wien ein Rahmenabkommen über die technische Zusammenarbeit, worin insbesondere die Arbeitsteilung im Unterhalt der standardisierten DC-9 Flotten geregelt war.

Verkauf an Texas International

Im November 1976 verkaufte Swissair ihre erste, vor neun Jahren abgelieferte, DC-9-32 HB-IFF an die Texas International Airlines als N3505T – sie erhielt schon in Zürich-Kloten ihre

neuen Farbanstrich. Am 21. Mai 1980 reichte Swissair dem Luftamt die Löschungsgesuche für die fünf DC-9-32 HB-IFI, -IFM, -IFO, -IFF und -IFT ein. Im Flugzeugkaufvertrag vom 11. September 1980 stimmte sie dem Verkauf von insgesamt 15 ihrer DC-9-32 an die amerikanische Fluggesellschaft Texas International zu, wobei der Preis für die ersten fünf Flugzeuge je 5,2 Millionen US-Dollar, für die zweiten fünf je 6,2 Millionen und für die letzten fünf je 6,3 Millionen Dollar betrug. Texas International behielt sich vor, die Vereinbarungen ganz oder teilweise an ihre Mutter-, Tochter- oder Schwesergesellschaft zu übertragen.

Zusammen mit Swissair konnte auch Austrian Airlines ab Ende 1980 fünf ihrer DC-9-32 an Texas International liefern. Die zu jener Zeit gerade neu im Markt eingeführte Tochterfirma New York Air erhielt ihre erste in Zürich bemalte DC-9-32 im Juni 1981; bis Ende des Jahres folgten drei weitere. Ende Oktober 1982 verschwand Texas International durch die Fusion mit Continental Airlines; diese integrierte 1987 ebenfalls die New York Air, worauf bei Continental schliesslich 15 ehemalige DC-9-32 der Swissair sowie fünf der Austrian Airlines im Einsatz standen. 

Die Flotte der Swissair (12): Douglas DC-9-32/-33F

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IFF Fribourg	DC-9-32	45788	26/09/1967	09/11/1976	definitiver Eintrag am 27.10.67 nach Ablieferung, Verkauf an Texas International Airlines als N3505T am 10.11.76, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, an New York Air am 01.01.1985, zurück an Continental am 01.02.87, im Sept 1991 auf N12505 umregistriert, an Spirit Airlines am 20.09.94, im August 2000 verschrottet und am 08.11.12 offiziell gelöscht
HB-IFG Valais	DC-9-32	45789	04/12/1967	14/07/1981	definitiver Eintrag am 29.12.67 nach Ablieferung, an New York Air als N543TX am 13.08.81, im Okt 1982 auf N543NY umregistriert, Fusion mit Continental Airlines am 01.02.87, an Eastern Air Lines am 18.02.89, zurück an Continental am 01.04.91, im Mai 1993 auf N17543 umregistriert, an Laser als YV-881C am 06.05.99, seit Oktober 2006 in Caracas ausser Betrieb
HB-IFH Opfikon Baden	DC-9-32	45790	08/02/1968	14/11/1988	definitiver Eintrag am 11.03.68 nach Ablieferung, Verkauf an Texas International Airlines als N540TX geplant, jedoch nicht abgeliefert; Verkauf an Intercredit Corporation, Atlanta, an Northwest Airlines als N982US am 22.11.88, ab Dezember 2005 in Marana ausser Betrieb, am 20.11.08 an Evergreen Air Trade Inc. als Ersatzteilsponder verkauft und am 24.11.08 offiziell gelöscht
HB-IFI Zug	DC-9-32	45791	17/07/1968	17/11/1980	definitiver Eintrag am 05.08.68 nach Ablieferung, Verkauf an Texas International Airlines als N532TX am 22.12.80, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, an Eastern Airlines am 15.02.90, am 28.01.91 zurück an Continental als N12532, an Southeast Airlines am 09.07.99, seit März 2005 in St Petersburg/FL ausser Betrieb und verschrottet, offiziell gelöscht am 31.12.13
HB-IFK Kloten	DC-9-32	45792	22/08/1968	22/04/1982	definitiver Eintrag am 20.09.68 nach Ablieferung, verleast an Spantax als EC-DQP vom 28.04.82 bis 01.05.83, an New York Air als N539TX am 16.05.83, umregistriert auf N539NY im Nov 1983, Fusion mit Continental Airlines am 01.02.87, im Juni 1991 auf N12539 umregistriert, ab Nov 1999 in Mojave/CA ausser Betrieb, am 28.06.00 an Victory Aeroparts und verschrottet, offiziell gelöscht am 19.03.01
HB-IFL Appenzell IR	DC-9-32	45793	10/09/1968	16/11/1981	definitiver Eintrag am 04.10.68 nach Ablieferung, an New York Air als N541TX am 20.11.81, im Oktober 1982 auf N541NY umregistriert, Fusion mit Continental Airlines am 01.02.87, im Nov 1996 auf N58541 umregistriert, ab Oktober 1998 in Victorville/CA ausser Betrieb, am 25.06.99 an AAR als Ersatzteilsponder verkauft, offiziell gelöscht am 28.08.04
HB-IFM Thurgau	DC-9-32	45847	04/10/1968	08/09/1980	definitiver Eintrag am 24.10.68 nach Ablieferung, an Texas International Airlines als N531TX am 01.10.80, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, im Aug 1991 auf N17531 umregistriert, Verkauf an Aero Turbine am 15.09.99, an Aeropostal als YV-48C im Mai 2000, im April 2006 auf YV142T umregistriert, seit Dezember 2007 in Caracas ausser Betrieb

HB-IFN Obwalden	DC-9-32	47094	06/06/1968	15/06/1981	nach Übernahme von Douglas am 12.09.67 verleast an SAS als SE-DBZ bis 30.05.68, definitiver Eintrag am 07.06.68, an Texas International Airlines als N545TX am 13.07.81, an New York Air als N545NY im Oktober 1981, Fusion mit Continental Airlines am 01.02.87, im Juli 1993 auf N58545 umregistriert, ab April 1999 in San Bernardino/CA ausser Betrieb, Verkauf an AAR am 25.06.99, verschrottet und am 07.06.13 offiziell gelöscht
HB-IFO Appenzell AR	DC-9-32	47110	16/08/1968	23/02/1981	nach Übernahme von Douglas am 08.10.67 verleast an SAS als OY-KGU bis 12.08.68, an Texas International Airlines als N534TX am 26.03.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, im Juli 1993 auf N14534 umregistriert, an Legend Airlines als N923LG am 21.07.00, ab Dezember 2000 in Tucson/AZ stillgelegt, Verkauf an Aerospace Trading LLC am 10.05.05, an Air Gemini als D2-ERS am 18.04.07, seit April 2010 in Luanda, Angola ausser Betrieb
HB-IFP Glarus	DC-9-32	47111	27/08/1968	22/04/1981	nach Übernahme von Douglas am 07.11.67 verleast an SAS als LN-RLS bis 21.08.68, an Texas International Airlines als N535TX am 23.04.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, an New York Air am 10.03.86, zurück an Continental am 01.02.87, im April 1991 auf N17535 umregistriert, im November 1997 an Spirit Airlines vermietet, seit April 2000 in Mojave/CA ausser Betrieb und am 29.08.01 offiziell gelöscht
HB-IFR Ticino	DC-9-32	47112	05/09/1968	03/08/1981	nach Übernahme von Douglas am 04.12.67 verleast an SAS als SE-DBY bis 30.08.68, an Texas International Airlines als N537TX am 31.08.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, an New York Air im Januar 1986, zurück an Continental als N43537 am 01.01.87, seit Dezember 1999 in Mojave/CA ausser Betrieb, im September 2000 verschrottet und offiziell gelöscht am 30.07.02
HB-IFS Grisons/ Graubünden Winterthur	DC-9-32	47113	13/09/1968	12/05/1981	nach Übernahme von Douglas am 19.12.67 verleast an SAS als OY-KGW bis 07.09.68, an New York Air als N536TX am 19.06.81, im Juni/Juli 1982 kurz bei Texas International im Einsatz, Fusion mit Continental Airlines am 01.02.87, im Aug 1991 auf N12536 umregistriert, an Spirit Airlines vermietet vom 08.09.94 bis 01.05.03, an Jetran am 01.03.04, ab Juli 2004 in Tucson/AZ ausser Betrieb, offiziell gelöscht am 21.12.06
HB-IFT Rümlang	DC-9-32	47281	20/11/1968	08/01/1981	definitiver Eintrag am 03.01.69 nach Ablieferung, an Texas International Airlines als N533TX am 14.01.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, am 11.01.90 an Eastern Air Lines, zurück an Continental am 01.04.91, im Aug 1993 als N17533 registriert, an Legend Airlines als N922LG am 21.07.00, an Laser als YV-1121C am 20.03.02, im Dez 2005 auf YV167T umregistriert, seit April 2013 in Caracas ausser Betrieb
HB-IFU Chur	DC-9-32	47282	16/01/1969	30/06/1988	definitiver Eintrag am 07.02.69 nach Ablieferung, Verkauf an Intercredit Corporation, Atlanta, an Northwest Airlines als N983US am 01.07.88, Verkauf an Sierra Aircraft Leasing am 25.01.06, an Aserca Airlines als YV-248T am 27.07.06, 2009 auf YV2444 umregistriert, seit 2011 in Caracas ausser Betrieb
HB-IFV Bülach	DC-9-32	47383	15/09/1969	24/10/1988	definitiver Eintrag am 14.10.69 nach Ablieferung, Sale-Lease-back mit TAB Rentals vom 24.12.69 bis 16.02.88, Verkauf an Intercredit Corporation, Atlanta, an Northwest Airlines als N984US am 24.10.88, ab Juni 2008 in Marana/AZ ausser Betrieb, am 21.08.11 offiziell gelöscht und im November 2011 verschrottet
HB-IFW Payerne	DC-9-33F	47384	07/10/1969	07/05/1984	definitiver Eintrag am 30.10.69 nach Ablieferung, Sale/Lease-back mit Calgary Airlease vom 15.12.70 bis 06.05.84, dann an Airborne Express als N931AX, an Stars Away International als ZS-DBH am 07.01.07, an UniWorld Air Cargo als HP-1813UCG am 28.02.14, als letzte der ehemaligen Swissair DC-9-30 noch im Einsatz
HB-IFX Lausanne	DC-9-32	47218	30/10/1968	21/12/1981	neu von Douglas an Südflug als D-ACEB am 21.05.68, Verkauf an Swissair am 20.10.68, an Texas International als N538TX am 28.12.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, an Eastern Air Lines am 16.01.90, zurück an Continental am 01.04.91, im Aug 1993 als N12538 registriert, an Million Air Charter als ZS-OLN am 18.08.99, an 1Time am 22.02.05, im Einsatz für die UNO, seit November 2007 in Johannesburg/JNB ausser Betrieb
HB-IFY Bellinzona	DC-9-32	47219	01/11/1968	07/09/1981	neu von Douglas an Südflug als D-ACEC am 13.06.68, Verkauf an Swissair am 22.10.68, an Texas International als N544TX am 07.09.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, an New York Air am 10.03.86, zurück an Continental am 01.02.87, im Nov 1991 als N18544 registriert, an Laser als YV-1122C am 27.08.99, seit November 2004 in Caracas ausser Betrieb
HB-IFZ Dübendorf	DC-9-32	47479	01/09/1970	26/05/1988	definitiver Eintrag am 25.09.70 nach Ablieferung, Verkauf an Balair am 09.05.79, von Swissair zurück gemietet vom 31.10.79 bis 27.02.80 und vom 12.10.87 bis 01.04.88, Verkauf an Intercredit Corporation, Atlanta, an Northwest Airlines als N985US am 02.06.88, an Sierra Aircraft Leasing am 25.01.06, an ASERCA Airlines als YV-249T am 27.07.06, umregistriert auf YV2445 am 28.04.09, seit 2012 in Caracas ausser Betrieb
HB-IDO Cointrin	DC-9-32	47480	25/09/1970	21/12/1987	definitiver Eintrag am 15.10.70 nach Ablieferung; Sale/Lease-back mit 55-65 Broadway Avenue Ltd., Weston, Kanada am 12.06.75, ab 11.04.84 mit Leo Contracting (1979) Inc. Toronto, Kanada, am 02.11.1987 über Stuart Wayne Leasing Inc. an CIS Corporation verkauft, ab 18.12.87 an Northwest Airlines vermietet als N988US, im Juni 1988 auf N986US umregistriert, am 22.06.06 via Sierra Aircraft Leasing an USA Jet Airlines als N215US, seit Februar 2013 in Detroit/Willow Run ausser Betrieb, am 28.02.15 offiziell gelöscht
HB-IDP Basel-Land Dietikon	DC-9-32	47523	29/10/1970	18/10/1988	definitiver Eintrag am 27.11.1970, Sale/Lease-back mit Alpine Air Equipment Ltd. vom 26.01.71 bis 29.09.88, an British Midland Airways als G-PKBE am 29.09.88, an ValuJet Airlines als N940VV am 18.03.95, Übernahme durch AirTran Airways am 24.09.97, im Jan 1999 auf N840AT umregistriert, an Aero-Finance LLC am 01.07.03, an Aerocalifornia als XA-UDC am 19.01.05, seit November 2008 in Tijuana, Mexico ausser Betrieb
HB-IDR Baden	DC-9-32	47535	10/11/1970	03/09/1981	definitive Eintrag am 11.12.70, Verkauf an Texas International als N542TX am 30.09.81, Fusion mit Continental Airlines am 31.10.82, im April 1991 auf N70542 umregistriert, Verkauf an Aero Turbine am 15.09.99, an Aeropostal Venezuela als YV-46C am 13.07.00, 2006 auf YV141T umregistriert, letzter Einsatz am 10.03.11, war für ein Museum vorgesehen und ab November 2013 in Caracas hangariert