

SkyNews.ch

Das **aktuelle** Magazin der Schweizer

Grossauflage
15'000 Exemplare

CHF 8.50 / EUR 8.50 Nr. 4, April 2016

Exklusiv: PC-9 fliegen bei Luftwaffe weiter



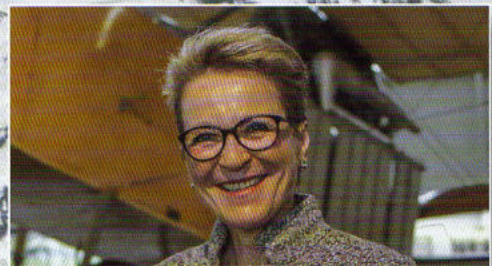
App



Aktuell: Neue Kampfjet- Debatte lanciert



Rückblick: Swissair-
Jumbo-Flotte im Detail



Interview: Rita Fuhrer,
Museum Dübendorf





Die Flotte der Swissair (13): Boeing 747

Grösser statt schneller

Die erste Boeing 747-252B HB-IGA der Swissair auf einem Testflug im Januar 1971 in den USA. Der erste Swissair-Jumbo existiert heute noch auf dem Abstellplatz in Marana (Arizona) und ist als N303TW noch im US-Register eingetragen.

1971 läutete die Boeing 747 auch bei Swissair das Zeitalter der Grossraumflugzeuge ein. Sie hatte sich für die Grösse und nicht die Geschwindigkeit entschieden und den Jumbo-Jet der Concorde vorgezogen. Auf die ersten beiden 747-200 folgten 1983 vier und 1987 eine fünfte 747-300. Im Jahr 2000 wurde der letzte Swissair-Jumbo ausser Dienst gestellt.

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

Nach dem verlorenen Wettbewerb um den Bau eines militärischen Grosstransporters – die Wahl fiel auf die Lockheed C-5A Galaxy – gab Boeing im März 1966 den Startschuss zur Entwicklung des damals grössten Verkehrsflugzeugs, der 747. Mitte 1966 stand in Toulouse die erste Concorde in der Fertigungsstrasse und im September stellte Boeing der Presse ein Modell ihres Überschall-Verkehrsflugzeugs vor. Diese umwälzenden Entwicklungen im Flugzeugbau stellten Mitte der 1960er-Jahre auch die Swissair vor die Frage: «Grösser oder schneller?». Doch an der Swissair-Generalversammlung vom 28. April 1967 gab Präsident Fritz Gugelmann den Aktionären bekannt, der Verwaltungsrat habe einen Kredit von 291 Millionen Franken für die Beschaffung von zwei Boeing 747 beschlossen. Die Grösse des Jumbos wurde der Geschwindigkeit von Überschalljets vorgezogen. Die holländische KLM, welche schon im März

sieben Boeing 747 bestellt hatte, beteiligte sich ab Mitte Mai zusammen mit SAS und Swissair an der Festlegung der Spezifikationen für die 747, womit der Grundstein für die sogenannte KSS-Gruppe gelegt war.

Treffende Regi: HB-IGA = H-BIG-A

Bei der Ende 1967 bestätigten Festbestellung der ersten zwei 747 weckte die Swissair wohl bei Boeing die Erwartung, später weitere Flug-

zeuge dieses Musters zu bestellen. Der Hersteller reservierte nämlich für Swissair ebenfalls die Werknummern 20118 und 20119. Diese wurden später zwei Überschall-Boeing 2707 zugeteilt, für welche schon die Eintragungskennzeichen N2707 und N2707D bestimmt waren. Der US-Kongress stoppte das Projekt am 24. März 1971, bevor der Bau von zwei Prototypen überhaupt beginnen konnte.

Noch vor dem Erstflug des 747-Prototyps am 9. Februar 1969 hatte Boeing entschie-



So präsentierte sich die «First Class» mit dem «Dreamchair» 1980 im Oberdeck des Jumbo-Jets.

den, die von der KSS-Gruppe bestellte Version nicht zu bauen, worauf Swissair, SAS und KLM ihre Bestellung auf das Muster 747-200B mit höherem Abfluggewicht änderten. Nach Zertifizierung der verbesserten Version durch die amerikanischen Luftfahrtbehörden führte die Boeing 747-257B HB-IGA am 15. Januar 1971 in Seattle ihren Erstflug durch. Captain Richard Schilliger landete den ersten Swissair-Jumbo-Jet auf dem Ablieferungsflug via den Nordpol am 27. Februar um 9.11 Uhr in Zürich.

Nicht erhörte Swissair-Wünsche

Nach der Inbetriebnahme der beiden ersten Jumbo-Jets im Frühjahr 1971 liess sich Swiss-



Foto Erich Gandert

Klassischer Start des Swissair-Jumbos HB-IGB auf der Piste 16 in Zürich am 9. April 1978.

Swissair-Flotte (13): Boeing 747-257/-357/-357SCD (SCD = Side Cargo Door)

Registration	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IGA Genève	747-257B	20116	12.01.1971	20.01.1984	Übergabe an Swissair in Seattle am 29.01.71, definitiver Eintrag am 16.03.71, Swissair Boeing 747 Ersteinsatz am 20.03.71 Zürich-New York Flug SR100, Verkauf an Salenia am 27.10.82 und Lease-back bis 31.12.83, an Salenia als LX-SAL im Januar 1984, vermietet an Air National vom 02.03.84 bis 08.08.84, an TWA als N303TW am 17.05.85, vermietet an Air Atlanta Icelandic als TF-ABK von Mai 1993 bis Feb 1994, vermietet an Aerolineas Argentinas als LV-YSB am 26.05.98, ab 2001 in Marana/AZ ausser Betrieb, Verkauf an PAC 307 Inc als N303TW am 18.10.02, am 11.08.04 auf Logistic Air Inc, Fernley/NV eingetragen, stillgelegt in Marana/AZ und ist immer noch im FAA Register als N303TW eingetragen.
HB-IGB Zürich	747-257B	20117	20.01.1971	13.03.1984	Übergabe an Swissair in Seattle am 25.03.71, Überflug Seattle/BFI-Zürich am 10./11.04.71, definitiver Eintrag am 25.04.71, Swissair Ersteinsatz am 28.04.71, trug am 05.11.75 am linken Rumpf Balair-Aufschrift für einen Aktionärsflug Basel-Venedig-Basel, Sale/Lease-back mit Skips A/S Tudor vom 17.12.82 bis 15.01.84, verkauft an Kansa Corporation Ltd als OH-KSA am 14.03.84, vermietet an Egypt Air als SU-GAK vom 15.05.84 bis 01.03.85, an TWA als N304TW am 01.04.85, an Air Atlanta Icelandic als TF-ABL im Mai 1993, ab November 1993 in Ardmore/AK parkiert, von Wells Fargo Bank am 30.03.94 wieder als N304TW registriert, zwischen Juni 1995 und Februar 1999 in Teile zerlegt, offiziell gelöscht am 10.01.11.
HB-IGC Bern	747-357SCD	22704	19.03.1983	28.06.1999	Boeing Testregistrierungen N6005C/N8277V, Prototyp Boeing 747-300, Übergabe an Swissair in Seattle am 05.03.83, definitiver Eintrag am 19.03.83, Sale/Lease-back mit Torus Verwaltungsgesellschaft Berlin am 24.09.85, Rückkauf durch Swissair am 23.09.94, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Verkauf an Dartmore Associates als N270BC am 30.06.99, an Northwest Airlines als N270BC am 21.12.01 als Ersatzteilspender, in Marana/AZ ausser Betrieb und offiziell gelöscht am 26.09.07, 2011 verschrottet.
HB-IGD Basel	747-357SCD	22705	05.03.1983	25.08.1999	Boeing Testregistrierung N1784B, Übergabe an Swissair in Seattle am 05.03.83, definitiver Eintrag am 11.03.83, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, an Dartmore Associates als N705BC, an Northwest Airlines als N705BC am 21.12.01 als Ersatzteilspender, in Marana/AZ ausser Betrieb und offiziell gelöscht am 27.07.07, 2011 verschrottet.
HB-IGE Genève	747-357	22995	10.09.1992	29.09.2000	Übergabe an Swissair als N221GE am 16.12.83, Eigentümer Connecticut National Bank, dann Shawmut Bank, dann Fleet National Bank, N221GE gelöscht und HB-registriert am 10.09.92 (Eigentümer Fleet National Bank), letzter Swissair-Boeing-747-Einsatz am 09.01.00 Atlanta-Zürich Flug SR121, in Chateauroux/F parkiert, Lease von Fleet National Bank an South African Airways als ZS-SKB am 29.09.00, zurück an Fleet National Bank am 10.09.03 als N747GT, ab 19.09.03 in Marana/AZ parkiert, gelöscht am 08.10.03 und im März 2005 verschrottet.
HB-IGF Zürich	747-357	22996	09.09.1992	02.10.2000	Übergabe an Swissair als N221GF am 30.11.83, Eigentümer Connecticut National Bank, dann Shawmut Bank, dann Fleet National Bank, N221GF gelöscht und HB-registriert am 09.09.92 (Eigentümer Fleet National Bank), ab 29.12.99 ausser Betrieb und in Zürich und in Chateauroux/F parkiert, Lease von Fleet National Bank an South African Airways als ZS-SKA am 02.10.00, an Air Atlanta Icelandic als TF-ARS am 10.03.03, während Wet-Lease an Saudi Arabian Airlines am 25.03.08 in Dhaka bei Landung (Triebwerkschaden) schwer beschädigt und im April 2010 verschrottet.
HB-IGG Ticino	747-357SCD	23751	04.12.1987	07.06.1999	Boeing Testregistrierung N6055X, Übergabe an Swissair in Seattle am 04.12.87, definitiver Eintrag am 18.12.87, Eigentümer Flightlease AG ab 05.06.97, Ferryflug Zürich-Boston-Marana 03./04.06.99, Verkauf an Dartmore Associates als N375TC am 23.06.99, Lease an TAAG Angola Airlines als D2-TEB vom 16.12.99 bis 13.01.07, seither in Johannesburg/JNB in intaktem Zustand ohne Triebwerke stillgelegt.
	747-257B 747-357	20118, 20119, 22706, 22707, 22708, 22709, 22997			Diese sieben Seriennummern waren für Swissair reserviert. Optionen wurden nicht eingelöst und Boeing verwendete folglich nur die Seriennummern 20118 und 20119 für das Projekt 2707/SST (N2707 & N2707D) und 22709 für die 747SR-81 JA8156 der All Nippon Airways



Als HB-IGD stiess der dritte Swissair-Jumbo, eine Boeing 747-357SCD, im März 1983 zur Swissair. Auch er endete in Marana (Arizona).

air mehr als acht Jahre Zeit, bevor sie weitere Flugzeuge dieses Typs bestellte. Das weltweite Flugverbot für die McDonnell Douglas DC-10 bestärkte die Swissair im Entscheid, das Klumpenrisiko der grossen DC-10-Flotte mit zusätzlichen Boeing 747 abzufedern. Mitte Dezember 1979 bewilligte der Verwaltungsrat die Festbestellung einer dritten 747 und platzierte die Option auf eine vierte Einheit der bisherigen Serie 200, worauf der Hersteller für Swissair die Werknummern 22704 bis 22709 reservierte.

Schon früh hatte die Swissair von Boeing eine Verlängerung des Oberdecks um fünf Meter und weitere Verbesserungen gefordert. Zwar hatte der Flugzeugbauer in der Projekt-

phase der Boeing 747 selber eine Variante mit durchgehend zweistöckigem Rumpf vorgeschlagen, aber die von der Swissair gewünschten Modifikationen dauernd hinausgezögert. Erst als weitere Fluggesellschaften eine Version mit verlängertem Oberdeck (747-300) verlangten, war Boeing Anfang 1980 endlich dazu bereit, die Wünsche der Swissair zu erfüllen.

Am 4. Juli 1980 gab der Verwaltungsrat grünes Licht für die Bestellung von vier Boeing 747 SUD (Stretched Upper Deck) und änderte die Festbestellung vom Vorjahr ebenfalls in ein Muster dieses Typs. Mitte Oktober entschied die Swissair, die Bestellung der beiden Anfang 1983 zur Ablieferung geplanten Einheiten in die

Kombi-Version umzuwandeln. Als erste Fluggesellschaft übernahm Swissair die Boeing 747-357 HB-IGD am 4. März 1983 in Seattle.

Swissair Jumbos unter USA-Flagge

Die beiden seit 1971 eingesetzten 747-257B waren schon 1982 an zwei skandinavische Finanzierungsinstitute verkauft und bis zum Eintreffen der dritten und vierten 747-357 Ende 1983 zurückgemietet worden. Die am 30. November und am 16. Dezember 1983 abgelieferten Jumbos wurden von der Connecticut National Bank in Hartford, USA finanziert. Der Eigner hatte sich aber ausbedungen, dass seine fabrikneuen 747-357 ins amerikanische Luftfahrzeugregister eingetragen werden. Im Rahmen der üblichen Bewilligung für die Verwendung fremder Flugzeuge gestattete der Bundesrat erstmals das Anbringen der vollen Swissair-Bemalung inklusive Schweizer Kreuz – trotz den ausländischen Kennzeichen N221GE und N221GF. Erst später schuf die am 1. November 1984 in Kraft getretene Verordnung über die Kennzeichen der Luftfahrzeuge die nötige Rechtsgrundlage (Artikel 2 Absatz 2).

Auf den bis Anfang September 1992 im US-Register eingetragenen Passagier-Jumbos der Swissair durften nur Cockpit-Besatzungen eingesetzt werden, die über eine US-Lizenz verfügten. Dafür mussten diese jedoch eine amerikanische Theorieprüfung sowie einen Simulator-Check bei einem FAA-Examiner in den USA ablegen.

Vollfrachter in Swissair-Diensten

Kurz vor dem Entscheid, die 747-Flotte aus umweltpolitischen Gründen abzulösen und für den vorzeitigen Ersatz der Boeing 747 Combi vier McDonnell Douglas MD-11 der deutschen



Die vormalige HB-IGG, die fünfte 747-300 der Swissair, kam noch bis 2007 als D2-TEB bei TAAG Angola Airlines zum Einsatz, seither soll sie in Johannesburg ohne Triebwerke abgestellt sein.



Nach ihrem Swissair-Einsatz flog die HB-IGA 1984 noch mit den braunen Swissair-Rumpflinien bei Air National als LX-SAL. Im Mai 1985 übernahm dann die TWA diesen ersten Swissair-Jumbo.



Foto Hansjörg Bürgi

In dieser Bemalung führte die HB-IGE am 9. Januar 2000 den letzten Swissair-Jumbo-Jet-Flug von Atlanta nach Zürich aus.

Fluggesellschaft LTU zu kaufen, stand sogar ein Boeing 747-200 Vollfrachter im Linienverkehr der Swissair im Einsatz. Unter der Flugnummer SR 174/175 startete Ende April 1996 für rund acht Monate die 747F N640FE aus der Flotte der amerikanischen Atlas Air zweimal wöchentlich im Codeshare mit Korean Air ab Basel nach Seoul – das ganz in weiss gehaltene Flugzeug trug dabei die kleine Inschrift «Flying for Swissair Cargo».

Meilensteine 1971 – 1972

1971: Am 27. Februar landete das erste Grossraumflugzeug, die Boeing 747-257B HB-IGA in Kloten. Ab April erfolgte der regelmässige Einsatz auf der Nordatlantikroute. Die Auslastung der beiden Boeing 747 «Jumbo Jet» – sie wurden ausschliesslich nach New York eingesetzt, und zwar von Zürich aus direkt und von Zürich via Genf – war so gut, dass sie bereits in der ersten Sommersaison rentabel betrieben werden konnte. Die Produktion auf dem Nordatlantik erhöhte sich mit den 361-sitzigen Jumbos um 27 Prozent. Die Maschinen waren pro Tag durchschnittlich 13,3 Stunden in der Luft. Die letzten Caravelles verliessen die Flotte in Richtung Frankreich und China.

Das Jahr war geprägt von der Aufwertung des Schweizer Frankens. Deshalb und weil die Flugtarife im internationalen Luftverkehr auf dem amerikanischen Dollar und dem englischen Pfund basierten, resultierte ein Einnahmeausfall von 42 Millionen Schweizer Franken. Durch gezielte Sparmassnahmen konnte trotzdem ein positives Resultat erzielt werden. Der Direktionspräsident und Delegierte des Verwaltungsrates Dr. Walter Berchtold führte während 22 Jahren die Swissair. Durch seinen Einsatz gelangte Swissair zur weltweiten Anerkennung. Er übergab sein Amt an Armin Baltensweiler.

Die Bedienung Afrikas gehört zum erfolgreichsten Segment des Swissair-Flugplans. Weitere Bestimmungsorte wurden in Afrika nach Libreville, in Nordamerika nach Boston und in Europa nach Nikosia und Genua eröffnet. Gleichzeitig wurden in Übersee Niederlassungen in Bangalore und Libreville und innerhalb von Europa in Bergen, Bilbao, Marseille, Nantes, Nicosia und Toulouse eröffnet. Der defizitäre Binnenverkehr mit Fokker 27 ab Bern wurde im Winter eingestellt. Die Verbindungen zwischen Bern und Zürich wurden mit Bussen aufrechterhalten. Swissair entwickelte mit dem Departure Control System ein modernes Check-in System. Im gleichen Jahr beteiligte sich der Carrier am Aktienkapital des Reisebü-

ros Kuoni. Der Personalverband des Kabinenpersonals Kapers wurde ins Leben gerufen. 13'340 Personen arbeiteten 1971 weltweit für die Swissair.

1972: Die Flughäfen Basel, Genf und Zürich führten das Nachtflugverbot ein. Im Dezember stiess das erste dreimotorige Grossraumflugzeug des Typs DC-10-30 zur Flotte. Zusammen mit den Jumbos bildeten diese Flugzeuge bis 1992 die Langstreckenflotte. Im gleichen Jahr wurde Avireal AG als Planungsbüro und Immobiliengesellschaft gegründet. Swissair erhielt durch eine Erhöhung des Balair-Aktienkapitals die Mehrheit an der Charterfluggesellschaft. +



Foto Archiv Markus Seiler

Ganz in weiss zeigte sich die HB-IGC im Januar 1999, kurz vor ihrem Ausscheiden aus der Swissair-Flotte.



Foto Archiv Markus Seiler

1996 setzte Swissair Cargo diese Boeing 747-245F N640FE mit der Werknummer 20826 zwischen Basel und Seoul ein.