

Die Flotte der Swissair (14): Douglas DC-10

Der kleinere «Wide-body»

Der Schritt von der Schmalrumpf-Douglas DC-8 zum ersten «Wide-body», der Boeing 747 mit verdopelter Sitzplatzzahl, war schon für die Nordatlantikstrecke der Swissair eine grosse Herausforderung. Wie andere Fluggesellschaften sah sie sich für die Märkte im Mittel- und Langstreckenbereich nach einem kleineren «Grossraum-Flugzeug» um. Zur Auswahl standen die Douglas DC-10 und die Lockheed L-1011 Tristar. 14 DC-10 flogen von 1972 bis 1992 für Swissair.

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

Die schon bei der Beschaffung der DC-9 und Boeing 747 bewährte Zusammenarbeit zwischen Swissair, der holländischen KLM und der skandinavischen SAS zur gemeinsamen Spezifikation kam auch bei der DC-10 zum Tragen. Die etwas grössere Tristar fiel aus dem Rennen. So wurde die um die französische UTA (Union de Transports Aériens) erweiterte KSSU-Gruppe Erstkunde der DC-10-30 mit General Electric CF6-50 Triebwerken, die dem Flugzeug eine Reichweite von über 9000 Kilometern ermöglichten. Swissair unterzeichnete am 2. Juli 1969 eine Absichtserklärung für sechs Festbestellungen sowie fünf Optionen dieses Musters. Ende Juli 1970 unterschrieb die KSSU mit Douglas einen revidierten Vertrag über insgesamt 36 Flugzeuge (Festbestellungen und Optionen). Das Luftamt reservierte am 11. Dezember 1970 die Kennzeichen HB-IGG bis HB-IGM für sechs DC-10-30; auf Swissairs Wunsch änderte es diese im August 1971 auf HB-IHA bis -IHF.



Foto Hansjörg Burg

Rasanter Start der Douglas DC-10-30ER HB-IHO am 29. Mai 1991 in Zürich. Sie trug damals den speziellen Aufkleber «700 Jahre Eidgenossenschaft».

Das DC-10-Schnäppchen

Eine Woche nach dem Erstflug der DC-10-30 vom 1. Juni 1972 rollte die HB-IHA aus den Werkhallen in Long Beach, und am 21. November übernahmen KLM und Swissair im Rahmen einer KSSU-Zeremonie ihre ersten Einheiten. Zwei Tage vor deren erstem Linieneinsatz am 15. Dezember auf der Strecke

Zürich-Montreal-Chicago, bestellte Swissair eine siebte, und Mitte März 1973 eine achte DC-10-30. Drei Jahre später profitierte sie von einem Douglas-Spezialangebot und bestellte eine neunte Einheit mit Rabatt. Obschon zwei ihrer Optionen in der Zwischenzeit verfallen waren, erhöhte Swissair die beabsichtigte Flottengrösse mit der Bestellung von zwei weiteren DC-10-30 am 6. Juli 1978 auf elf.

Weltweites Flugverbot

Am 25. Mai 1979 stürzte eine DC-10-10 der American Airlines beim Start vom Flughafen Chicago ab, nachdem sie das linke Triebwerk verloren hatte. Die 271 Insassen kamen ums Leben. Als Hersteller und Aufsichtsbehörden bereits vorsorgliche Massnahmen getroffen hatten, suspendierte die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA am 6. Juni die Musterzulassung und sperrte den Betrieb aller Versionen des Musters DC-10 für das ganze Gebiet der USA. Die ausländischen Aufsichtsbehörden, wie auch das schweizerische Luftamt, schlossen sich dieser Sperre an. Betroffen



Foto Daniel Ruhier

Am 29. Juli 1972 befand sich die erste DC-10 für die Swissair in Long Beach in der Endmontage.

waren alle neun DC-10-30 der Swissair, also rund die Hälfte der Langstreckenflotte, sowie das Flugzeug der Balair. Nach Rücksprache mit Flughäfen und Schutzverbänden reduzierte das seit 1. Juni 1979 als «Bundesamt für Zivilluftfahrt - BAZL» titulierte Schweizer Luftamt die Nachtflugsperrung, um durch vermehrten Einsatz anderer Flugzeuge die Folgen des DC-10 Groundings etwas zu lindern.

An ihrer Dreijahresversammlung vom 12. Juni in Strassburg leiteten die Direktoren der europäischen Luftämter Schritte zur selbständigen Beurteilung des Problems ein. Am 15. Juni erarbeitete eine Expertengruppe ein Inspektionsprogramm, dessen Einhaltung die Wiederinbetriebnahme der in Europa immatrikulierten Flugzeuge ermöglichen sollte. Drei Tage später wurde das Programm in Zürich von den Vertretern der Aufsichtsbehörden mit der einstimmigen Erklärung verabschiedet, dass bei Durchführung des Programms keine technischen Bedenken gegen die Wiederaufnahme des Betriebs der DC-10 bestünden. Am 18. Juni hob das BAZL als erste europäische Aufsichtsbehörde die Sperre auf, nachdem die Swissair die entsprechenden Nachweise erbracht hatte.

In den USA blieb die Sperre zunächst aufrecht, ebenso in verschiedenen aussereuropäischen Ländern. Nachdem die hängigen technischen, rechtlichen und politischen Fragen zwischen Vertretern der europäischen Luftfahrtbehörden und den USA besprochen waren, hob die FAA am 13. Juli die Sperre auf. Ab 18. Juli flog Swissair wiederum mit ihren DC-10 in die USA.

ER – Erweiterte Reichweite

Der grosse Konkurrenzkampf der Fluggesellschaften zwang jedoch auch Swissair, ihre Langstreckenflüge vermehrt als Direktkurse zu führen. Möglich machen sollte dies eine im Juli 1980 bewilligte Beschaffung von zwei Douglas DC-10-30ER (Extended Range). Die Swissair trat einmal mehr als Erstbestellerin dieses Modells auf, das dank seinem im hinteren Frachtraum eingebauten Zusatztank von 5800 Litern über eine Reichweite von mehr als 11'000 km oder eine Flugdauer von über zwölf Stunden verfügte. Für die erst im Frühjahr 1980 in Betrieb genommenen zehnten und elften Einheiten wurde je ein Modifikationskit zum Umbau in die ER-Version bestellt. Diese vier Flugzeuge ermöglichten der Swissair Nonstop-Flüge von der Schweiz nach Rio de Janeiro, Bangkok, Chicago, via Anchorage nach Tokio und ab 1989 via die Sibirien-Route nach Tokio sowie nonstop nach Los Angeles.

Ab 1986 beschäftigte sich die Swissair mit dem Problem der Nachfolge für die DC-10-30.



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Ende November 1972 wurde die HB-IHA als erste DC-10 ins Schweizer Luftfahrtregister eingetragen. Vor ihrer Auslieferung an Swissair führte sie noch Flüge über Kalifornien (Bild) durch.



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Als letztes Swissair-Flugzeug wies die DC-10 ein Drei-Mann-Cockpit auf. Allerdings wurde dieses 1988 in ein «Zwei-Mann-plus-eine-Frau-Cockpit» modifiziert, als Inés Frick als erste Swissair-Bordtechnikerin ihre Pilotenkarriere startete.



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Alle neun DC-10 der Swissair und auch die HB-IHK der Balair waren im Juni 1979 vom weltweiten Flugverbot für diesen Flugzeugtyp betroffen.

Swissair-Flotte (14): Douglas DC-10

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IHA St. Gallen	DC-10-30	46575	30/11/1972	02/09/1983	ex N1340U, als HB-IGG vorgesehen, definitive Verkehrszulassung am 14.12.72, Verkauf an Aeronautics & Astronautics Services Inc. am 26.11.82, an Ecuatoriana als HC-BKO/FAE46575 am 02.09.83 (Eigentümer Concord Asset Management), verleast an VASP als PP-SFB vom 01.05.96 bis 17.11.96, ab Sept 2000 in Quito ausser Betrieb und 2004 verschrottet
HB-IHB Schaffhausen	DC-10-30	46576	05/02/1973	26/03/1984	als HB-IGH vorgesehen, definitive Verkehrszulassung am 05.02.73, Verkauf an Aeronautics & Astronautics Services Inc. am 26.11.82, verleast an Spantax als EC-DUG am 09.04.84, via Potomac Capital Investment an Continental Airlines als N19072 am 20.10.86, an Memphis Group als Ersatzteilsponder am 23.05.02 nach Greenwood/MS, gelöscht am 23.10.02, im Mai 2007 verschrottet
HB-IHC Luzern Obwalden	DC-10-30	46577	11/09/1973	13/09/1991	als HB-IGI vorgesehen, definitive Verkehrszulassung am 14.09.73, Verkauf via Sale-ria AB an Northwest Airlines als N220NW am 13.09.91, am 05.11.02 in Maxton/NC stillgelegt, Verkauf an Charlotte Aircraft als Ersatzteilsponder, N220PR registriert am 20.03.03, in Maxton/NC verschrottet und offiziell gelöscht am 31.12.13
HB-IHD Bern Thurgau	DC-10-30	46578	06/12/1973	04/05/1988	als HB-IGK vorgesehen, definitive Verkehrszulassung am 19.12.73, Verkauf an Crown Arcot Corp zum Lease an JAT als YU-AMC am 01.05.88, an Electra Aviation als VR-BMP im Jan 1993, an Northwest Airlines als N228NW am 07.07.95, am 03.12.02 in Maxton/NC stillgelegt, Verkauf an Charlotte Aircraft als Ersatzteilsponder, N228PR registriert am 20.03.03, in Maxton/NC verschrottet und offiziell gelöscht am 31.12.13
HB-IHE Vaud	DC-10-30	46579	06/02/1974	17/05/1991	als HB-IGL vorgesehen, definitive Verkehrszulassung am 16.02.74, Verkauf via Intercredit Corp. an Northwest Airlines als N221NW am 24.05.91, in Marana/AZ ab 10.10.05 stillgelegt, offiziell gelöscht am 13.08.13
HB-IHF Nidwalden	DC-10-30	46580	20/12/1974	21/10/1991	als HB-IGM vorgesehen, definitive Verkehrszulassung am 31.01.75, Verkauf via Menzone Corp. an Northwest Airlines als N223NW am 21.10.91, ab 25.09.05 in Marana/AZ stillgelegt, ging am 29.12.06 an American Trans Air und als N708TZ vorgesehen, nicht in Betrieb genommen, am 08.08.08 an World Airways als Ersatzteilsponder, in Marana/AZ verschrottet und offiziell gelöscht am 24.09.13
HB-IHG Graubünden	DC-10-30	46581	03/02/1975	31/05/1991	definitive Verkehrszulassung am 21.02.75, Verkauf via Intercredit Corp. an Northwest Airlines als N224NW am 31.05.91, ab Oktober 2006 in Marana/AZ ausser Betrieb, an World Airways am 05.09.08 als Ersatzteilsponder, offiziell gelöscht am 30.09.12
HB-IHH Basel-Stadt Schaffhausen	DC-10-30	46582	03/02/1975	18/02/1992	definitive Verkehrszulassung am 28.02.75, Verkauf via Menzone Corp. an Northwest Airlines als N225NW am 18.02.92, an American Trans Air als N706TZ am 23.02.07, ab April 2008 in Marana/AZ ausser Betrieb, an World Airways am 08.08.08 als Ersatzteilsponder, in Marana/AZ verschrottet und offiziell gelöscht am 30.09.12
HB-IHI Fribourg	DC-10-30	46969	21/10/1977	23/06/1992	definitive Verkehrszulassung am 05.11.77, Swissair DC-10 Abschiedsflug am 22.05.92, Verkauf via Atone Ltd. an Northwest Airlines als N227NW am 23.06.92, ab November 2004 in Marana/AZ ausser Betrieb, im April 2007 an Memphis Group als Ersatzteilsponder, in Marana/AZ verschrottet und am 01.12.07 offiziell gelöscht
HB-IHL Ticino Thurgau	DC-10-30ER	46583	03/03/1980	27/02/1992	ex N1002X, definitive Verkehrszulassung am 17.03.80, Umbau auf Version -30ER 1982, Verkauf durch Swissair via Atone Ltd. an Northwest Airlines als N226NW am 27.02.92, an American Trans Air als N701TZ am 25.01.07, an World Airways als N139WA 08.08.08, Bruchlandung am 06.05.09 in Baltimore, gelöscht am 15.07.10
HB-IHM Valais	DC-10-30ER	46584	02/02/1980	30/01/1992	ex N1002Y, definitive Verkehrszulassung am 13.02.80, Umbau auf Version -30ER 1982, Verkauf durch Swissair an Polaris Leasing als N601PH am 21.01.92, an Continental Airlines als N15069 am 02.08.92, ab Oktober 2002 in Roswell/NM stillgelegt, verschrottet und am 23.03.04 offiziell gelöscht
HB-IHN St. Gallen	DC-10-30ER	48292	27/02/1982	28/04/1992	definitive Verkehrszulassung am 12.03.82, Verkauf via Polaris Leasing an Continental Airlines als N87070 am 28.04.92, nach Roswell/NM am 16.07.02 zur Verschrottung und am 23.03.04 offiziell gelöscht
HB-IHO Uri	DC-10-30ER	48293	02/04/1982	03/06/1992	definitive Verkehrszulassung am 08.04.82, letzter Swissair DC-10 Einsatz am 17.05.92 Flug SR 121, Verkauf via Polaris Leasing an Continental Airlines als N83071 am 03.06.92, nach Roswell/NM am 19.09.02 zur Verschrottung und am 09.06.03 offiziell gelöscht
HB-IHP (-)	DC-10-30	46868	04/10/1989	18/01/1991	ex SAS LN-RKA, geleast von Lazon Holdings Ltd/Anglo-Scandinavian Aircraft Leasing KB, an Northwest Airlines als N211NW am 23.01.91, im Mai 2006 an PICL Aviation als Ersatzteilsponder, ab Oktober 2006 in Marana/AZ parkiert, verschrottet und am 30.09.11 gelöscht

FLOTTE

Aber erst am 22. Mai 1992 – beinahe 20 Jahre nach der Inbetriebnahme der beiden ersten Einheiten – verabschiedete sich die letzte DC-10-30 HB-IHI mit einem speziellen «Farewell»-Flug für das Personal und die Medien. Im Laufe des 20-jährigen Einsatzes bei Swissair verbuchten die insgesamt 14 Flugzeuge mehr als 800'000 Stunden in der Luft und legten rund 630 Millionen Kilometer zurück.

Vom DC-10 zum MD-10 Frachter

Trotz des Ausscheidens aus ihrer Flotte verschwand die DC-10-30 im 1992 noch nicht vollständig aus dem Wirkungskreis der Swissair. So mietete diese in der zweiten Hälfte August 1993 eine DC-10-30 der Lufthansa zum Einsatz auf der Linie Genf-New York, ab Herbst 1996 flog ein DC-10-30F Vollfrachter

der Gemini Air Cargo unter Swissair-Flugnummer von Basel und Genf nach Sao Paulo sowie von Genf via Dubai nach Singapur und Chennai. Die Swissair-Technik führte weiterhin Unterhaltsarbeiten an Douglas DC-10 ausländischer Fluggesellschaften durch; so auch im Rahmen eines Grossauftrags von Malaysia Airlines zur Überholung ihrer DC-10-Flugzeuge.

Einen Höhepunkt stellte ebenfalls der 1977 erfolgte Vertragsabschluss zwischen SR Technics und Boeing/McDonnell Douglas zur Modernisierung von geplanten 25 DC-10 Flugzeugen dar. In nur sieben Monaten rüstete SR Technics im kalifornischen Palmdale die DC-10 vom bisherigen Drei-Mann-Cockpit auf ein neues Zwei-Mann-Cockpit mit modernster Technologie um und baute im ganzen Flugzeug eine vollständig neue Verkabelung ein. Mitte März 2001 übergab die Swissair-Tochter die erste Einheit dieser MD-10 an Boeing zur Auslieferung an Federal Express.

Meilensteine 1973 – 1975

1973: Swissair hatte mit der Währungskrise, einem damit zusammen hängenden grenzenlosen Tarifchaos, wegen Fluglotsenstreiks, kriegerischen Ereignissen im Nahen Osten (Konflikt zwischen Israel und diversen arabischen Staaten) und der damit verbundenen Ölkrise stark zu kämpfen. Es gab Flughäfen, die nur noch in reduziertem Masse Kerosin, dafür aber überteuert, abgaben. Der Kostenanteil für den Treibstoff an den Gesamtausgaben stieg von acht auf fast 20 Prozent an. Um der Treibstoffkrise entgegen wirken zu können, mussten die Flugzeuge mit hohem Kerosinverbrauch so schnell wie möglich ersetzt werden. Deshalb wurden in der Folge die viermotorigen und unwirtschaftlichen Coronados durch modernere Maschinen abgelöst, was eine Bestellung von zehn zweistrahligen DC-9-51 auslöste.

Durch Verbesserungen der Navigationssysteme an Bord der Flugzeuge und dem Einsatz moderner Bodeneinrichtungen konnte das Minimum für Landungen auf 30 Meter in vertikaler und 400 Meter in horizontaler Sichtweite reduziert werden. Mit dem Verkauf aller Langstreckenjets der ersten Generation wurde bald auch der Navigator in den Cockpits überflüssig.

1974: Damit die unrentablen Coronados noch vor der Lieferung der DC-9-51 ausser Betrieb genommen werden konnten, mietete Swissair während eines Jahres von SAS vier DC-9-41. Dies ist eine um zwei Meter gestreckte Version der DC-9-32. Auf der Strecke Schweiz-New York wurde durch den Einsatz von Grossraumflugzeugen und dadurch, dass Swissair erhebliche Marktanteile der amerikanischen TWA abringen konnte, ein Verdrängungskampf ausgelöst.

1975: Swissair erweiterte ihr Streckennetz in die Volksrepublik China. So konnten ab der Schweiz die Metropolen Peking und Shanghai angefliegen werden. Die verlängerten DC-9-



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Den Eröffnungsflug der Nonstop-Verbindung von Zürich nach Los Angeles führte die DC-10-30ER HB-IHL am 1. November 1989 durch. Beim Push-Back vom Fingerdock B trug sie eine übergrosse «Sonnenbrille».



Foto Archiv Markus Seiler

Nach zehn Jahren Einsatz verkaufte Swissair 1982 ihre erste DC-10, die HB-IHA, als HC-BKO an Ecuatoriana. 1996 wurde sie an VASP verleast und trug deshalb deren Farben (Bild). Im September 2000 erfolgte ihre Ausserdienststellung in Quito.



Foto Hansjörg Bürgi

Ihre 14. DC-10, die HB-IHP, leaste Swissair von Oktober 1989 bis Januar 1991 (hier im Juli 1990 in Zürich). Es handelte sich um eine ehemalige SAS-DC-10, deshalb wies sie eine weisse Rumpfunterseite auf.

51 stiessen zur Flotte. Die wirtschaftliche Situation der Swissair wurde durch die Rezession und Einbussen bei Transaktionen mit Fremdwährungen erheblich geschwächt.

Am 2. Juni wurde die Convair CV-990A Coronado HB-ICC durch das Militär Motor-Lastschiff-Detachment 75 vom Flugplatz Alpnach auf einem Floss über den Vierwaldstättersee in das Verkehrshaus der Schweiz nach Luzern transportiert. Zuvor wurde das Seitenleitwerk abmontiert, damit die Auto-

bahnbrücke bei Stansstad unterquert werden konnte. Bereits am 20. März 1975 wurde der Vierstrahler von Zürich-Kloten auf den Militärflugplatz Alpnach am Vierwaldstättersee überflogen.

Anfang Winter wurde das Zürcher Terminal B dem Betrieb übergeben. Mit dem neuen Gebäude konnte die Passagierkapazität des Flughafens von jährlich sechs auf zwölf Millionen erhöht werden. Auch in Genf wurde ein Terminal für Grossraumflugzeuge eröffnet. ☚